



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
28 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
190

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 503

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 77/541/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 28 Ιουνίου 1977, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών - Μελών, των αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα συγκράτησεως των οχημάτων με κινητήρα».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις: α) της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν. 1838/1983 «εφαρμογή κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/τ. Α'/17.3.83) σε συνδυασμό με του άρθρου 2 του Ν. 945/1979 «περί κυρώσεως της Συνθήκης Προσχώρησης της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας» ως και της Συμφωνίας «περί προσχώρησης της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα 'Ανδρσκιος και Χάλυδος» (ΦΕΚ 170/Α'/79) και β) του άρθρου 3 του Ν. 1104/1980 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως Διπλωματικών και Πρεξβευικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων» (ΦΕΚ 298/τ. Α'/29.12.80) σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Π.Δ. 574/1982 «Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων», (ΦΕΚ 104/Α'/30.8.82).

2. Την 712/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

Το διάταγμα αυτό έχει σκοπό τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 77/541/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 28 Ιουνίου 1977, που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, τομέας 13 Βιομηχανική πολιτική, τόμος 006, σελίδα 234), καθώς και προς το παράρτημα Ι κεφ. Χ προσέγγιση των νομοθεσιών σημείο 19 της Πρόθεσης περί των όρων προσχώρησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και των προσαρμογών των Συνθηκών ΦΕΚ 170/Α'/79 σελ. 1485.

Για την εφαρμογή αυτού του διατάγματος, ως οχήματα νοούνται τα οχήματα με κινητήρα μεταφοράς επιβατών τα οποία διακρίνονται όχι περισσότερες από αυτές (8) θέσεις, χω-

ρίς να συμπεριλαμβάνεται η θέση του οδηγού, που προορίζονται να κυκλοφορούν στους δρόμους και που έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και μέγιστη από κατασκευη ταχύτητα μεγαλύτερη από είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα.

Άρθρο 3.

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άρνηση χορήγησης έγκρισης κυκλοφορίας στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που κυρώθηκε με το νόμο 614/1977 ή έγκρισης ΕΟΚ για οχήματα που υπάρχουν στις διατάξεις του διατάγματος αυτού για λόγους που αναφέρονται στις ζώνες ασφαλείας τους ή στα συστήματα συγκράτησης των επιβατών τους, εφόσον αυτά φέρουν σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ και είναι τοποθετημένα στο όχημα σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 3 του παραρτήματος Ι του διατάγματος αυτού.

2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δε δύναται να απαγορευθεί η πώληση, η καταχώρηση στα μητρώα, η θέση σε κυκλοφορία σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 86 και 87 του ΚΟΚ που κυρώθηκε με το Ν. 614/1977, ή η χρήση ενός οχήματος για λόγους που αφορούν στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα συγκράτησεως, αν αυτά φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ και αν είναι τοποθετημένα σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος Ι σημείο 3 του παρόντος.

Άρθρο 4.

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δε δύναται να απαγορευθεί η διάθεση στην ελληνική αγορά ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης, για λόγους που αφορούν στην κατασκευή ή τη λειτουργία τους, εφόσον φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ.

2. Απαγόρευση πώλησης ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης, που φέρουν το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ, είναι δυνατή μόνο εφόσον διαπιστωθεί ότι, συστηματικά διαφέρουν από τους τύπους που έχουν εγγραφεί. Στην περίπτωση αυτή η αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, που παίρνει την απόφαση για την απαγόρευση υποχρεούται να ενημερώσει αμέσως τα άλλα Κράτη - Μέλη και την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για το μέτρο που έλαβε και ταυτόχρονα να αναφέρει τους λόγους που την οδήγησαν να λάβει μία τέτοια απόφαση.

Άρθρο 5.

1. Για να χορηγηθεί από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών επικύρωση κάθε τύπου ζώνης ασφαλείας σε τρία σημεία ή κάτω από το υπογάστριο και συστήματος συγκράτησης, υποβάλλεται αίτηση, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο παράρτημα I του διατάγματος αυτού, από τον κάτοχο του εμπορικού ή βιομηχανικού σήματος ή από τον κατασκευαστή ή του εντολοδόχου του, προκειμένου για τύπο ζώνης ασφαλείας. Η αίτηση αυτή υποβάλλεται από τον κάτοχο του βιομηχανικού σήματος ή από τον εντολοδόχο του ή από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον εντολοδόχο του, αν πρόκειται για τύπο συστήματος συγκράτησεως.

2. Η υπηρεσία που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο κάνει τους ελέγχους και τις δοκιμές, που προβλέπονται στα παραρτήματα του διατάγματος αυτού και συντάσσει, με βάση τα αποτελέσματα αυτά, ένα δελτίο, σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II του διατάγματος αυτού με το οποίο εγκρίνει ή όχι τον τύπο της ζώνης ασφαλείας ή του συστήματος συγκράτησης, που εφετάσθηκε. Από ένα αντίγραφο του δελτίου αυτού στέλνεται στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών, μέσα σε ένα μήνα από τη σύνταξή του.

3. Η παραπάνω υπηρεσία ελέγχει την τήρηση των διαδικασιών ποιοτικού ελέγχου που προβλέπονται στο σημείο 2.8.1 και/ή 2.8.2 του παραρτήματος I του παρόντος.

4. Ο τύπος της ζώνης ασφαλείας ή του συστήματος συγκράτησης, που εφετάσθηκε, επικυρώνεται εφόσον είναι σύμφωνος με τις προδιαγραφές κατασκευαστή και ανταποκρίνεται στις αντίστοιχες δοκιμές, που προβλέπονται κατόπιν περίπτωση στην παρ.2 του παραρτήματος I και στα παραρτήματα IV έως XIV του διατάγματος αυτού.

5. Όταν δοθεί η επικύρωση, παρέχονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών στον κατασκευαστή ή στον εντολοδόχο του τα στοιχεία του σήματος επικυρώσεως ΕΟΚ, που θα τοποθετείται σε όλες τις ζώνες ασφαλείας ή στα συστήματα συγκράτησης του τύπου που έχει εγκριθεί. Το σήμα αυτό για το οποίο η μορφή και οι ελάχιστες διαστάσεις δίνονται στο παράρτημα III του διατάγματος αυτού, περιλαμβάνει το γράμμα e (δηλωτικό της έγκρισης ΕΟΚ), το

διακριτικά στοιχεία της Ελλάδας (Ε), το συνδυασμό γραμμάτων και αριθμών που προσδιορίζει την κατηγορία της ζώνης ασφαλείας, σύμφωνα με όσα καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ του διατάγματος αυτού και, τέλος, τον αριθμό της επικύρωσης.

6. Η αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών ελέγχει την πιστότητα κατασκευής των ζωνών ασφαλείας και των συστημάτων συγκρατήσεως προς τον επικυρωμένο απ' αυτήν τύπο. Όταν η μη πιστότητα είναι συστηματική, η Υπηρεσία αυτή δύναται ν' ανακαλέσει την επικύρωση ΕΟΚ. Η ανάκληση δύναται να διαταχθεί και στην περίπτωση που ενημερωθεί για την ύπαρξη έλλειψης πιστότητας από τις αρμόδιες αρχές ενός ή των λοιπών Κρατών μελών. Ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές των λοιπών Κρατών μελών για τα ληφθέντα ανωτέρω μέτρα.

7. Κάθε απόφαση που επιφέρει ανάκληση επικυρώσεως ΕΟΚ που χορηγήθηκε, καθώς και οι λόγοι, οι οποίοι επέβαλαν τη λήψη αυτής, γνωστοποιούνται μέσα σε προθεσμία, ενός μηνός στις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων Κρατών μελών.

8. Ο αριθμός επικυρώσεως που χορηγήθηκε δεν επιτρέπεται να δοθεί σε άλλη διάταξη για ζώνες ασφαλείας και συστήματα συγκρατήσεως οχημάτων με κινητήρα.

9. Απαγορεύεται η χρήση σημάτων που προσομοιάζουν με το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ και που μπορούν εξ αιτίας αυτού να προκαλέσουν σύγχυση.

Άρθρο 6

1. Οι αποφάσεις για την άρνηση επικυρώσεως ΕΟΚ ή για ανάκληση επικυρώσεως ΕΟΚ που χορηγήθηκε ή για την απαγόρευση διαθέσεως στην αγορά ή χρήσεως ζωνών ασφαλείας ή συστημάτων συγκρατήσεως οχημάτων με κινητήρα που ελήφθη κατ'εφαρμογή των διατάξεων αυτού του διατάγματος, πρέπει να αιτιολογείται ειδικώς. Η απόφαση αυτή κοινοποιείται απαραίτητα στον ενδιαφερόμενο με ταυτόχρονη υπόδειξη σ' αυτόν των ενδίκων μέσων και ενστάσεων ενώπιον διοικητικών αρχών, που προβλέπονται από την νομοθεσία που ισχύει καθώς και των προθεσμιών για την άσκηση αυτών.

2. Προσαρτώνται σε αυτό το διάταγμα, ως αναπόσπαστα μέρη αυτού τα παραρτήματα της οδηγίας 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα που τα κείμενά τους έχουν ως ακολούθως :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ, ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΕΟΚ, ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ

0. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ἡ παρούσα ὁδηγία ἐφαρμόζεται στὶς ζώνες ἀσφαλείας καὶ τὰ συστήματα συγκρατήσεως πού προορίζονται νά ἐγκατασταθοῦν ἐντός τῶν ὀχημάτων πού εἶναι σύμφωνα μέ τόν ὁρισμό τοῦ ἀρθροῦ 9 καί οἱ ὁποῖες πρέπει νά χρησιμοποιηθοῦν χωριστά, δηλαδή ὡς ἀνεξάρτητοι μηχανισμοί. ἀπό τοὺς ἐνήλικες καθημένους ἐπιβάτες πού εἶναι στραμμένοι πρὸς τὰ ἔμπροσ.

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατὰ τὴν ἔννοια τῆς παρούσας ὁδηγίας νοεῖται ὡς:

- 1.1. «Ζώνη ἀσφαλείας» ἢ «ζώνη», ἓνα σύνολο ἱμάντων μέ πόρπη κλεισίματος, μηχανισμούς ρυθμίσεως καὶ ἐξαρτήματα στερεώσεως, δυνάμενο νά ἀγκυρωθεῖ στό ἐσωτερικό ἑνὸς ὀχήματος μέ κινητήρα καὶ σχεδιασμένο κατὰ τρόπο ὥστε νά μειώνει τόν κίνδυνο τραυματισμοῦ τοῦ ἀτόμου πού τό χρησιμοποιεῖ σέ περίπτωση συγκρούσεως ἢ ἀποτόμου ἐπιβραδύνσεως τοῦ ὀχήματος, περιορίζοντας τίς δυνατότητες κινήσεως τοῦ σώματος αὐτοῦ. Τό σύνολο αὐτό ὀρίζεται κατὰ γενικό τρόπο ὡς «σύνολο». Ὁ ὅρος αὐτός περικλείει ἐπίσης κάθε μηχανισμό ἀπορροφῆσεως ἐνεργείας ἢ συσπειρώσεως τῆς ζώνης.
 - 1.1.1. «Ζώνη κάτω τοῦ ὑπογαστρίου», μία ζώνη πού διέρχεται ἔμπροσθεν τοῦ σώματος τοῦ χρησιμοποιούντος στό ὕψος τῆς λεκάνης.
 - 1.1.2. «Διαγώνιος ζώνη», μία ζώνη πού διέρχεται διαγώνια ἔμπροσθεν τοῦ θώρακος ἀπό τοῦ ἱσχίου μέχρι τοῦ ὤμου τῆς ἀντιθέτου πλευρᾶς.
 - 1.1.3. «Ζώνη τριῶν σημείων», κάθε σύνολο ἀγκυρωμένο σέ τρεῖς σημεία καὶ σχηματιζόμενο μέ τό συνδυασμό μιᾶς ζώνης κάτω τοῦ ὑπογαστρίου καὶ μιᾶς διαγωνίου ζώνης.
 - 1.1.4. «Ζώνη τύπου σαγῆ», ἓνα σύνολο πού περιέχει μία ζώνη κάτω τοῦ ὑπογαστρίου καὶ ὠρητῆρες.
- 1.2. «Τύπος ζώνης», μία κατηγορία ζωνῶν πού δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές ἐπὶ τῶν βασικῶν σημείων, ὅπως:
 - 1.2.1. Τά ἀκαμπτα ἐξαρτήματα (πόρπη κλεισίματος, ἐξαρτήματα στερεώσεως, συσπειρωτῆρ, κλπ.).
 - 1.2.2. Τό ὕλικό, τὴν ὕφανση, τίς διαστάσεις, τό χρῶμα τῶν ἱμάντων.
 - 1.2.3. Τὴ γεωμετρία τοῦ συνόλου.
- 1.3. «Ἰμάντας», ἓνα εὐλύγιστο στοιχεῖο προοριζόμενο νά συγκρατήσει τό σῶμα καὶ νά μεταδώσει τίς δυνάμεις στά ἐξαρτήματα ἀγκυρώσεως.
- 1.4. «Πόρπη κλεισίματος», ἓνας μηχανισμός ταχείας ἀποσυμφίξεως πού ἐπιτρέπει στόν χρησιμοποιούντα νά συγκρατηθεῖ ἀπὸ τῆς ζώνης. Ἡ πόρπη δύναται νά περιέχει τό μηχανισμό ρυθμίσεως.
- 1.5. «Μηχανισμός ρυθμίσεως», ἓνας μηχανισμός πού ἐπιτρέπει τὴ ρύθμιση τῆς ζώνης ἀνάλογα μέ τίς ἀνάγκες τοῦ χρησιμοποιούντος ἀτόμου καὶ τὴ θέση τοῦ καθίσματος. Ὁ μηχανισμός ρυθμίσεως δύναται νά ἀποτελεῖ τμῆμα τῆς πόρπης ἢ νά εἶναι ἓνας συσπειρωτῆρ.
- 1.6. «Ἐξαρτήματα στερεώσεως», τὰ τμήματα τοῦ συνόλου στά ὁποῖα περιλαμβάνονται τὰ ἀπαραίτητα στοιχεῖα στερεώσεως πού ἐπιτρέπουν τὴ σύνδεσή του μέ τίς ἀγκυρώσεις.
- 1.7. «Ἀπορροφητὴς ἐνεργείας», ἓνας μηχανισμός προοριζόμενος νά διαχέει τὴν ἐνέργεια ἀνεξαρτήτως τοῦ ἱμάντος ἢ ἀπὸ κοινῶς μέ αὐτόν καὶ ἀποτελῶν τμῆμα ἑνὸς συνόλου.
- 1.8. «Συσπειρωτῆρας», ἓνας μηχανισμός ὑποδοχῆς τμήματος ἢ ὁλοκλήρου τοῦ ἱμάντος μιᾶς ζώνης ἀσφαλείας.
 - 1.8.1. «Συσπειρωτῆρας ἄνευ ἀσφαλίσεως» (τύπος 1), ἓνας συσπειρωτῆρας τοῦ ὁποίου ἐκτυλίσσεται ὁ ἱμάντας σέ ὅλο τό μήκος του διὰ μιᾶς ἀσθενοῦς ἐξωτερικῆς ἑλξεως καὶ ὁ ὁποῖος δέν ἐπιτρέπει καμιά ρύθμιση τοῦ μήκους τοῦ ἐκτυλισσομένου ἱμάντος.
 - 1.8.2. «Συσπειρωτῆρας χειροκινήτου ἀσφαλίσεως» (τύπος 2), ἓνας συσπειρωτῆρας τόν ὁποῖο ὁ χρησιμοποιοῦν πρέπει νά ἀσφαλίσει μέ τὴ χρήση ἑνὸς χειροκινήτου μηχανισμοῦ, γιὰ νά μπορέσει νά ἐκτυλίξει τό ἐπιθυμητό μήκος ἱμάντος, καὶ ὁ ὁποῖος ἀσφαλίζεται αὐτόματα, ὅταν ὁ χρησιμοποιοῦν παύει νά ἐπενεργεῖ στό μηχανισμό αὐτό.

- 1.8.3. «Συσπειρωτήρας αυτόματου ασφαλίσεως» (τύπος 3), ένας συσπειρωτήρας που επιτρέπει την εκτύλιξη του επιθυμητού μήκους ιμάντος και που προσαρμόζει αυτόματα τόν ιμάντα στον χρησιμοποιούντα, όταν η ζώνη είναι κλειστή με την πόρπη. Η εκτύλιξη ενός συμπληρωματικού μήκους ιμάντος δεν δύναται να γίνει χωρίς ήθελημένη επέμβαση του χρησιμοποιούντος.
- 1.8.4. «Συσπειρωτήρας κατεπειγούσης ασφαλίσεως» (τύπος 4), ένας συσπειρωτήρας ο οποίος με κανονικές συνθήκες οδηγήσεως δεν περιορίζει την ελευθερία κινήσεων του χρησιμοποιούντος. Ο συσπειρωτήρας περιέχει ένα μηχανισμό ρυθμίσεως μήκους ο οποίος προσαρμόζει αυτόματα τόν ιμάντα στη σωματική διάπλαση του χρησιμοποιούντος και ένα μηχανισμό ασφαλίσεως που ενεργοποιείται σε περίπτωση ανάγκης από:
- 1.8.4.1. Μία επιβράδυνση του οχήματος ή μία εκτύλιξη του ιμάντος του συσπειρωτήρα ή κάθε άλλο αυτόματο τρόπο (μοναδική ευαισθησία), ή
- 1.8.4.2. Ένα συνδυασμό περισσοτέρων από αυτούς τους παράγοντες (πολλαπλή ευαισθησία).
- 1.9. «Άγκυρώσεις», τα τμήματα της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή όλα τα άλλα τμήματα του οχήματος στα οποία πρέπει να στερεοούνται οι ζώνες ασφαλείας.
- 1.10. «Τύπος οχήματος», όσον αφορά στις ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκρατήσεως, τα οχήματα με κινητήρα που δεν παρουσιάζουν βασικές διαφορές μεταξύ τους, ιδίως στα ακόλουθα σημεία:
- Διαστάσεις, σχήματα και υλικά των στοιχείων της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή όλων των άλλων τμημάτων του οχήματος στα οποία οι ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκρατήσεως είναι στερεωμένα.
- 1.11. «Σύστημα συγκρατήσεως», ένα σύστημα που απορρέει από το συνδυασμό ενός καθίσματος στερεωμένου επί της δομής του οχήματος με κατάλληλα μέσα και μίς ζώνης ασφαλείας της οποίας τουλάχιστον ένα σημείο άγκυρώσεως είναι στερεωμένο επί της δομής του καθίσματος.
- 1.12. «Κάθισμα», μία δομή αποτελούσα ή όχι ενσωματωμένο τμήμα της δομής του οχήματος, περιλαμβανομένης της επενδύσεως της που παρέχει μία θέση «καθημένου» για έναν ενήλικα, του δρου ορίζοντος τόσο ένα άτομικό κάθισμα όσο και το τμήμα ενός πάγκου που αντιστοιχεί σε μία θέση «καθημένου».
- 1.13. «Ομάδα καθισμάτων», είτε ένα άθισμα του τύπου πάγκος, είτε κειχωρισμένα καθίσματα αλλά τοποθετημένα τό να παραπλεύρως του άλλου (δηλαδή στερεωμένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι εμπρός»ες άγκυρώσεις του ενός των καθισμάτων να είναι ευθυγραμμισμένες με τις εμπρόσθιες ή οπίσθιες άγκυρώσεις ενός άλλου καθίσματος ή να εύρισκονται μεταξύ των άγκυρώσεων αυτού) και που παρέχουν μία ή περισσότερες θέσεις «καθημένου» για ενήλικες.
- 1.14. «Πάγκος», μία πλήρης δομή με την επένδυσή της, που παρέχει τουλάχιστον δύο θέσεις «καθημένου» για ενήλικες επιβάτες.
- 1.15. «Σύστημα ρυθμίσεως», ο μηχανισμός που επιτρέπει τη ρύθμιση του καθίσματος ή των τμημάτων του για μία καθημένη στάση του επιβάτη προσαρμοσμένη στη μορφολογία του. Αυτός ο μηχανισμός ρυθμίσεως δύναται ιδίως να επιτρέπει:
- 1.15.1. Μία κατά μήκος μετατόπιση.
- 1.15.2. Μία καθ' ύψος μετατόπιση.
- 1.15.3. Μία γωνιακή μετατόπιση.
- 1.16. «Άγκυρωση του καθίσματος», τό σύστημα στερεώσεως του συνόλου του καθίσματος στη δομή του οχήματος, περιλαμβανομένων των τμημάτων που εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος.
- 1.17. «Τύπος καθίσματος», μία κατηγορία καθισμάτων που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές επί βασικών σημείων, ως τά:
- 1.17.1. Δομή, σχήμα, διαστάσεις και υλικό των καθισμάτων.
- 1.17.2. Τύπος και διαστάσεις των συστημάτων ρυθμίσεως και ασφαλίσεως.
- 1.17.3. Τύπος και διαστάσεις των άγκυρώσεων της ζώνης επί του καθίσματος, της άγκυρώσεως του καθίσματος και των τμημάτων που εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος.
- 1.18. «Σύστημα μετατοπίσεως», ένας μηχανισμός επιτρέπων μία γωνιακή ή κατά μήκος μετατόπιση, χωρίς ενδιάμεση σταθερή θέση του καθίσματος ή ενός από τά τμήματά του, για να διευκολύνει την πρόσβαση των επιβατών.
- 1.19. «Σύστημα ασφαλίσεως», ένας μηχανισμός που εξασφαλίζει τη συγκράτηση σε όλες τις θέσεις χρησιμοποίησεως του καθίσματος και των τμημάτων του.

2. **ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΕΟΚ**
 - 2.1. **Αίτηση επικυρώσεως ΕΟΚ**
 - 2.1.1. 'Η αίτηση επικυρώσεως ΕΟΚ ενός τύπου ζώνης ασφαλείας υποβάλλεται από τον κάτοχο του διομηχανικού ή εμπορικού σήματος ή από τον εντολοδόχο του.

Στήν περίπτωση ενός συστήματος συγκρατήσεως, ή αίτηση επικυρώσεως ΕΟΚ ενός τύπου συστήματος συγκρατήσεως υποβάλλεται από τον κάτοχο του διομηχανικού σήματος ή από τον εντολοδόχο του ή από τον κατασκευαστή του οχήματος για το οποίο έχει προβλεφθεί ή από τον εντολοδόχο του.
 - 2.1.2. Συνοδεύεται:
 - 2.1.2.1. 'Από μία τεχνική περιγραφή του τύπου ζώνης εις τριπλούν, που δεικνύει τους ιμάντες και τα άκαμπτα εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται και που συνοδεύεται από σχήματα των στοιχείων που συνθέτουν το σύνολο και από οδηγίες εγκαταστάσεως των τυχόντων συσπειρωτήρων. Τα σχήματα πρέπει να δεικνύουν τη θέση που προβλέπεται για το σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ. 'Η περιγραφή πρέπει να αναφέρει το χρώμα του παρουσιαζομένου προς επικύρωση προτύπου και να υποδεικνύει τον (τούς) τύπο(ους) οχήματος για τον όποιον (ους) ο τύπος αυτός της ζώνης προορίζεται.

Στήν περίπτωση συστημάτων συγκρατήσεως, ή περιγραφή περιλαμβάνει: σχέδια, με κατάλληλη κλίμακα, της δομής του οχήματος και της δομής των καθισμάτων, των συστημάτων ρυθμίσεως και των εξαρτημάτων στερεώσεως, που δεικνύουν με έναν τρόπο επαρκώς λεπτομερή τις θέσεις των άγκυρώσεων των καθισμάτων και των ζωνών ως επίσης και των ενισχύσεων, μία εξειδίκευση των χρησιμοποιούμενων υλικών που μπορούν να επηρεάσουν την άντοχή των άγκυρώσεων των καθισμάτων και των ζωνών και μία τεχνική περιγραφή των άγκυρώσεων των καθισμάτων και των ζωνών.
 - 2.1.2.2. 'Από πέντε δείγματα του τύπου ζώνης για τις ζώνες άνευ συσπειρωτήρων.
 - 2.1.2.3. 'Από έξι δείγματα του τύπου ζώνης για τις ζώνες τις εφοδιασμένες με συσπειρωτήρες.
 - 2.1.2.4. 'Από δέκα μέτρα κάθε τύπου ιμάντος που χρησιμοποιείται στον τύπο ζώνης.
 - 2.1.3. Στήν περίπτωση των συστημάτων συγκρατήσεως, ο αιτών θέτει στη διάθεση της επιφορτισμένης με τις δοκιμές επικυρώσεως τεχνικής υπηρεσίας δύο δείγματα που είναι δυνατόν να περιέχουν δύο από τα δείγματα τα αναφερόμενα στο σημείο 2.1.2.2. και κατ' έγκληση του είτε ένα όχημα αντιπροσωπευτικό του προς επικύρωση τύπου είτε το ή τα τμήματα του οχήματος που κρίνεται (ονται) από το εργαστήριο ως βασικό (ά) για τη δοκιμή του συστήματος συγκρατήσεως.
 - 2.2. **'Εγγραφές**

Τα δείγματα ενός τύπου ζώνης ή ενός συστήματος συγκρατήσεως που παρουσιάζονται για επικύρωση ΕΟΚ σύμφωνα με το σημείο 2.1. φέρουν τις ακόλουθες εγγραφές, ευανάγνωστες και άνεξίτηλες: διομηχανική ή εμπορική ονομασία ή σήμα του κατασκευαστού.
 - 2.3. **Γενικές εξειδικεύσεις**
 - 2.3.1. Καθένα από τα δείγματα που παρουσιάστηκαν σύμφωνα με το σημείο 2.1. πρέπει να ικανοποιεί τις εξειδικεύσεις που υποδεικνύονται στα σημεία 2.3 ως 2.7.
 - 2.3.2. 'Η ζώνη ή το σύστημα συγκρατήσεως πρέπει να έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε, όταν είναι όρθως τοποθετημένη και χρησιμοποιούμενη από έναν επιβάτη, να εξασφαλίζεται ή καλή λειτουργία της και να περιορίζεται ο κίνδυνος οωματικού τραυματισμού οε περίπτωση άτυχηματος.
 - 2.4. **"Ακαμπτα τμήματα**
 - 2.4.1. **Γενικότητες**
 - 2.4.1.1. Τά άκαμπτα τμήματα της ζώνης ασφαλείας όπως οί πόρπες, οί μηχανισμοί ρυθμίσεως, τά εξαρτήματα στερεώσεως, κλπ. δέν πρέπει να περιέχουν έντονες αίχμες ικανές να προκαλέσουν διά τριβής τή φθορά ή τή θραύση των ιμάντων.
 - 2.4.1.2. "Όλα τά τμήματα ενός συνόλου που επιδέχονται διάθρωση πρέπει να είναι κατάλληλα προστατευμένα έναντιον της διαθρώσεως. Μετά τή δοκιμή άντοχής στή διάθρωση στήν οποία υπεβλήθησαν σύμφωνα με τό σημείο 2.7.2., δέν πρέπει να εμφανίζεται άφ' ενός ούδεμία άλλοίωση ικανή να θλάψει τήν καλή λειτουργία του μηχανισμού και άφ' έτέρου ούδεμία σημαντική διάθρωση όταν τά εξαρτήματα εξετάζονται διά γυμνού όφθαλμού από έναν εξειδικευμένο παρατηρητή.
 - 2.4.1.3. Τά άκαμπτα εξαρτήματα τά προοριζόμενα να απορροφούν ενέργεια ή να ύφίστανται ή να μεταδίδουν μία φόρτιση δέν πρέπει να είναι εύθραυστα.
 - 2.4.1.4. Τά άκαμπτα εξαρτήματα και τά εκ πλαστικού εξαρτήματα μιās ζώνης ασφαλείας πρέπει να εύρίσκονται και να είναι εγκατεστημένα κατά τρόπο ώστε να μή δύνανται,

κατά την κανονική χρήση ενός οχήματος με κινητήρα, να εμπλακούν κάτωθεν ενός ολισθαίνοντος καθίσματος ή εντός της θύρας του οχήματος αυτού. "Αν ένα από τα εξαρτήματα αυτά δεν είναι σύμφωνο με τις αναφερόμενες ανωτέρω απαιτήσεις, πρέπει να υποβληθεί στη δοκιμή της εν ψυχρώ κρούσεως που υποδεικνύεται στο σημείο 2.7.6.4. Μετά τη δοκιμή αν οι υποδοχές ή τα στοιχεία συγκρατήσεως από πλαστικό των ακάμπτων εξαρτημάτων παρουσιάζουν εμφανείς ρωγμές, αυτά τα εκ πλαστικού στοιχεία θα αφαιρεθούν και θα εξακριβωθεί αν το υπόλοιπο από το σύνολο παρουσιάζει πάντοτε την ίδια ασφάλεια. "Αν το υπόλοιπο από το σύνολο παραμένει ασφαλές ή αν ούδεμία ορατή ρωγμή δεν διαπιστώνεται, εξακριβώνεται εκ νέου αν πληροί τις συνθήκες που προβλέπονται στα σημεία 2.4.2, 2.4.3, και 2.6.

2.4.2. Πόρπη

2.4.2.1. "Η πόρπη πρέπει να έχει σχεδιασθεί κατά τρόπο ώστε να αποκλείεται κάθε δυνατότητα εσφαλμένης χρήσεως. Τοῦτο σημαίνει, ιδίως, ότι η πόρπη δεν πρέπει να δύναται να παραμένει οε θέση ημίκλειστη. "Ο τρόπος με τον οποίο ανοίγει ή πόρπη πρέπει να είναι απολύτως προφανής. Παντού όπου η πόρπη είναι δυνατόν να ξεφύει οε έπαφή με τον χρησιμοποιούντα, το πλάτος της επιφανείας της έπαφής δεν πρέπει να είναι κατώτερο των 46 mm.

2.4.2.2. "Η πόρπη, ακόμα και όταν δεν υποβάλλεται οε μία φόρτιση, πρέπει να παραμένει κλειστή οιαδήποτε και εάν είναι η θέση της. Δεν πρέπει να δύναται να ανοιχθεί με μία δύναμη κατώτερη του 1 daN.

"Η πόρπη πρέπει να έχει σχεδιασθεί οε τρόπο ώστε να είναι εύκολο να χρησιμοποιηθεί και να πιασθεί και πρέπει να είναι δυνατόν να άπασφαλισθεί διά της καθοριζόμενης στο σημείο 2.7.9.2. φορτίσεως.

"Η πόρπη πρέπει να άπασφαλίζεται διά πίεσεως είτε επί ενός κομβίου είτε επί ενός παρομοίου μηχανισμού. "Η επιφάνεια επί της οποίας ή πίεση αυτή πρέπει να εφαρμοσθεί πρέπει να έχει στην πραγματική θέση άπασφαλίσσεως:

— για τους ένσφηνωμένους μηχανισμούς μία ελάχιστη επιφάνεια 4,5 cm² και ένα ελάχιστο πλάτος 15 mm.

— για τους μη ένσφηνωμένους μηχανισμούς μία ελάχιστη επιφάνεια 2,5 cm² και ένα ελάχιστο πλάτος 10 mm.

"Η επιφάνεια αυτή πρέπει να είναι έρυθρου χρώματος. Κανένα άλλο τμήμα της πόρπης δεν πρέπει να είναι του χρώματος αυτού.

2.4.2.3. "Η πόρπη πρέπει να δύναται να άντέχει επαναλαμβανόμενες ένεργειες και πρέπει, πριν από τη δυναμική δοκιμή που υποδεικνύεται στο σημείο 2.7.8, να υποστεί 500 κύκλους ανοίγματος και κλεισίματος. Τα έλατήρια των πορτών κλεισίματος πρέπει, επί πλέον, να ένεργοποιηθούν 4 500 φορές οε συνθήκες κανονικής χρησιμοποίησης.

2.4.2.4. "Η πόρπη, όταν υπόκειται οε μία δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 2.7.6.3., πρέπει να λειτουργεί κανονικά.

2.4.2.5. "Η αναγκαία δύναμη για να ανοιχθεί ή πόρπη, κατά τη δοκιμή που προβλέπεται στο σημείο 2.7.9., δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 6 daN.

2.4.2.6. "Η πόρπη υποβάλλεται στις δοκιμές άντοχής, σύμφωνα με το σημείο 2.7.6.1. και κατά περίπτωση με το σημείο 2.7.6.5. Δεν πρέπει ούτε να θραυτεί ούτε να παραμορφωθεί οοδará ούτε να άποσπασθεί από την έπίδραση της προδιαγραφόμενης φορτίσεως.

2.4.2.7. Στην περίπτωση των πορτών που περιέχουν ένα κοινό οε δύο σύνολα στοιχείο, αν ή πόρπη του ενός συνόλου δύναται να συνενωθεί στην πράξη με το μηχανισμό ουζεύξεως του ίδιου αυτού συνόλου και του άλλου συνόλου, οι δοκιμές άντοχής και ανοίγματος που αναφέρονται στα σημεία 2.7.8. και 2.7.9. πραγματοποιούνται για τις δύο δυνατότητες συνενώσεως.

2.4.3. Μηχανισμός ρυθμίσεως

2.4.3.1. Δύο δείγματα από κάθε μηχανισμό ρυθμίσεως πρέπει να υποβληθούν στις δοκιμές σύμφωνα με το σημείο 2.7.4. "Η ολίσθηση του έμάντα δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 25 mm ανά μηχανισμό ρυθμίσεως και το άθροισμα των μετατοπίσεων για το σύνολο των μηχανισμών ρυθμίσεως μιάς ζώνης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 40 mm.

2.4.3.2. "Όλοι οι μηχανισμοί ρυθμίσεως υπόκεινται στις δοκιμές άντοχής σύμφωνα με το σημείο 2.7.6.1. Δεν πρέπει ούτε να οπάσουν ούτε να άποσπασθούν λόγω της φορτίσεως που προδιαγράφεται.

2.4.3.3. "Όταν ή δοκιμή πραγματοποιείται σύμφωνα με το σημείο 2.7.6.6., ή άπαραίτητη δύναμη για να λειτουργήσει ο μηχανισμός χειροκινήτου ρυθμίσεως δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5 daN.

2.4.4. Έξαρτήματα στερεώσεως

Τά εξαρτήματα στερεώσεως υπόκεινται στις δοκιμές άντοχής σύμφωνα με τα σημεία 2.7.6.1. και 2.7.6.2. Δεν πρέπει ούτε να οπάσουν ούτε να άποσπασθούν λόγω της φορτίσεως που προδιαγράφεται.

2.4.5. Συσπειρωτήρες

Οί συσπειρωτήρες πρέπει να ικανοποιούν τις προδιαγραφές που περιγράφονται κατωτέρω στις οποίες περιλαμβάνονται οι δοκιμές άντοχής που προβλέπονται στα σημεία 2.7.6.1. και 2.7.6.2.

2.4.5.1. Συσπειρωτήρας αυτομάτου ασφαλίσεως

2.4.5.1.1. Ο ιμάντας μιας ζώνης ασφαλείας που περιέχει ένα συσπειρωτήρα αυτομάτου ασφαλίσεως δεν πρέπει να μετατοπίζεται πλέον των 30 mm μεταξύ των θέσεων ασφαλίσεως του συσπειρωτήρα. Μετά μία κίνηση του φέροντος προς τα πίσω, η ζώνη πρέπει είτε να παραμένει στην αρχική της θέση είτε να επανέλθει αυτόματα στη θέση αυτή ως συνέπεια των κινήσεων προς τα εμπρός του χρησιμοποιούντος.

2.4.5.1.2. "Αν ο συσπειρωτήρας αποτελεί τμήμα μιας ζώνης κάτω του ύπογαστρίου, η δύναμη επανατυλίξεως του ιμάντος δεν πρέπει να είναι κατώτερη των 0,7 daN, της δυνάμεως αυτής μετρουμένης επί του ελευθέρου μήκους μεταξύ του ανδρικού και του συσπειρωτήρα σύμφωνα με το σημείο 2.7.7.4. "Αν ο συσπειρωτήρας αποτελεί τμήμα μιας διαγωνίου ζώνης ή δύναμη επανατυλίξεως του ιμάντος δεν πρέπει να είναι κατώτερη των 0,2 daN και δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,7 daN όταν μετρείται με έναν ανάλογο τρόπο. "Αν ο ιμάντας διέρχεται από έναν άξονα μεταδόσεως ή μία τροχαλία, η δύναμη επανατυλίξεως πρέπει να μετρηθεί επί του ελευθέρου μήκους μεταξύ του ανδρικού και του άξονος μεταδόσεως ή της τροχαλίας. "Αν το σύνολο περιέχει ένα χειροκίνητο ή αυτόματο μηχανισμό που εμποδίζει τη ζώνη να επανατυλιχθεί πλήρως, ο μηχανισμός αυτός δεν πρέπει να εύρισκται σε λειτουργία κατά την εκτίμηση της δυνάμεως επανατυλίξεως.

2.4.5.1.3. Ο ιμάντας πρέπει να εκτυλιχθεί από το συσπειρωτήρα και να άφεθεί να επανατυλιχθεί σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο σημείο 2.7.7.1, μέχρις ότου συμπληρωθεί μία σειρά 5 000 κύκλων εκτυλίξεως και επανατυλίξεως. Ο συσπειρωτήρας πρέπει εν συνεχεία να υποβληθεί στη δοκιμή διαβρώσεως που προβλέπεται στο σημείο 2.7.2, στη συνέχεια στη δοκιμή άντοχής στην κόνη που περιγράφεται στο σημείο 2.7.7.3. Πρέπει στη συνέχεια να ύποστεί κατά ικανοποιητικό τρόπο μία άλλη σειρά εκ 5 000 κύκλων εκτυλίξεως και επανατυλίξεως μετά τους οποίους πρέπει να ικανοποιεί τις προδιαγραφές των σημείων 2.4.5.1.1. και 2.4.5.1.2. Μετά τις δοκιμές που αναφέρονται ανωτέρω, ο συσπειρωτήρας πρέπει να λειτουργεί εϊοέτι ορθώς και να επανατυλίγει τον ιμάντα χωρίς δυσκολία.

2.4.5.2. Συσπειρωτήρας κατεπειγουσης ασφαλίσεως

2.4.5.2.1. Ένας συσπειρωτήρας κατεπειγουσης ασφαλίσεως πρέπει να ικανοποιεί τις ακόλουθες συνθήκες όταν δοκιμάζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του σημείου 2.7.7.2.

2.4.5.2.1.1. Πρέπει να ασφαλίσει για μία τιμή επιβραδύνσεως του όχηματος τό πολύ ίση προς 0,45 g.

2.4.5.2.1.2. Δεν πρέπει να ασφαλίσει για μία τιμή επιταχύνσεως του ιμάντα, που μετράται κατά τη διεύθυνση έξαγωγής αυτού κατώτερη των 0,8 g.

2.4.5.2.1.3. Δεν πρέπει να ασφαλίσει όταν εκτρέπεται κατά 12° ή ολιγότερο οέ οποιαδήποτε διεύθυνση από τη θέση εγκαταστάσεως που ύποδεικνύεται από τόν κατασκευαστή του.

2.4.5.2.1.4. Πρέπει να ασφαλίσει όταν εκτρέπεται κατά 27° ή περισοότερο οέ οποιαδήποτε διεύθυνση από τη θέση εγκαταστάσεως που ύποδεικνύεται από τόν κατασκευαστή του.

2.4.5.2.2. Ένας συσπειρωτήρας κατεπειγουσης ασφαλίσεως πολλαπλής εύαισθησίας, μία μορφή της οποίας είναι η εύαισθησία του ιμάντος, πρέπει, όταν δοκιμάζεται με τις συνθήκες που ύποδεικνύονται στο σημείο 2.7.7.2, να ικανοποιεί τις ανωτέρω εξειδικεύσεις και πρέπει, εξάλλου, να ασφαλίσει αν η επιτάχυνση του ιμάντος είναι ανώτερη ή ίση των 1,5 g, της επιταχύνσεως αυτής μετρουμένης κατά τη διεύθυνση έξαγωγής του ιμάντος.

2.4.5.2.3. Κατά τη διάρκεια των δοκιμών που ύποδεικνύονται στα σημεία 2.4.5.2.1 και 2.4.5.2.2., τό μήκος του ιμάντος που δύναται να εκτυλιχθεί πριν να ασφαλίσει ο συσπειρωτήρας δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 50 mm εκκινώντας από τό μήκος που προβλέπεται στο σημείο 2.7.7.2.1. Για την τήρηση των προδιαγραφών του σημείου 2.4.5.2.1.2. Ένας συσπειρωτήρας θεωρείται ως ικανοποιητικός αν, για τις προδιαγραφόμενες στο σημείο αυτό τιμές επιταχύνσεως του ιμάντος, η ασφάλιση δεν λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 50 πρώτων χιλιοστομέτρων εκτυλίξεως του ιμάντος εκκινώντας εκ του μήκους που προβλέπεται στο σημείο 2.7.7.2.1.

2.4.5.2.4. "Αν ο συσπειρωτήρας αποτελεί τμήμα μιας ζώνης κάτω του ύπογαστρίου, η δύναμη επανατυλίξεως του ιμάντος δεν πρέπει να είναι κατώτερη των 0,7 daN, της δυνάμεως αυτής μετρουμένης επί του ελευθέρου μήκους μεταξύ του ανδρικού και του συσπειρωτήρα, σύμφωνα με τό σημείο 2.7.7.4. "Αν ο συσπειρωτήρας αποτελεί τμήμα μιας διαγωνίου ζώνης, η δύναμη επανατυλίξεως του ιμάντος δεν πρέπει να είναι κατώτερη των 0,2 daN και δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,7 daN, όταν μετρείται με έναν ανάλογο τρόπο. "Αν ο ιμάντας διέρχεται από έναν άξονα μεταδόσεως ή μία τροχαλία, η δύναμη επανατυλίξεως πρέπει να μετρηθεί επί του ελευθέρου μήκους μεταξύ του ανδρικού και του άξονος μεταδόσεως. "Αν τό σύνολο περιέχει ένα χειροκίνητο ή αυτόματο μηχανισμό που εμποδίζει τη ζώνη να επανατυλιχθεί πλήρως, ο μηχανισμός αυτός δεν πρέπει να εύρισκται σε λειτουργία κατά την εκτίμηση της δυνάμεως επανατυλίξεως.

- 2.4.5.2.5. 'Ο Ιμάντας πρέπει να εκτυλιχθεί από τον ονοπρωτήρα και να αφηθεί να επανατυλιχθεί σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο σημείο 2.7.7.1. μέχρις ότου συμπληρωθεί μία σειρά 40 000 κύκλων εκτυλίξεως και επανατυλίξεως. 'Ο ονοπρωτήρας πρέπει εν συνεχεία να υποβληθεί στη δοκιμή διαβρώσεως που προβλέπεται στο σημείο 2.7.2., εν συνεχεία στη δοκιμή άντοχής στην κόνη που περιγράφεται στο σημείο 2.7.7.3. Πρέπει εν συνεχεία να υποστεί, κατά ικανοποιητικό τρόπο, μία άλλη σειρά από 5 000 κύκλους εκτυλίξεως και επανατυλίξεως μετά τους οποίους πρέπει να ικανοποιεί τις προδιαγραφές των σημείων 2.4.5.2.1., 2.4.5.2.2., 2.4.5.2.3. και 2.4.5.2.4. Μετά τις ανωτέρω αναφερόμενες δοκιμές, ο ονοπρωτήρας πρέπει να λειτουργεί ελαττωδώς και να επανατυλίγει τον Ιμάντα χωρίς δυσκολία.
- 2.5. 'Ιμάντες
- 2.5.1. Γενικότητες
- 2.5.1.1. Οί Ιμάντες πρέπει να έχουν τέτοια χαρακτηριστικά ώστε η πίεση που εξασκούν επί του σώματος του χρησιμοποιούντος να κατανέμεται όσο το δυνατό εξίσου κανονικά επί όλου του πλάτους των και ώστε να μη συστρέφονται ακόμη και υπό φορτίο. Πρέπει να έχουν ικανότητες απορροφήσεως και διαχύσεως ενεργείας.
- 2.5.1.2. Τό πλάτος του Ιμάντος δεν πρέπει να είναι κατώτερο των 46 mm με φόρτιση 980 daN. 'Η μέτρηση αυτή πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά τη δοκιμή άντοχής στη θραύση που προδιαγράφεται στο σημείο 2.7.5., χωρίς παύση της λειτουργίας της μηχανής.
- 2.5.2. 'Αντοχή μετά από προσαρμογή στη θερμοκρασία και την υγρασία του περιβάλλοντος
- Για τα δύο δείγματα Ιμάντων που προετοιμάζονται σύμφωνα με το σημείο 2.7.3.1., η φόρτιση θραύσεως του Ιμάντος που προδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.7.5. δεν πρέπει να είναι κατώτερη των 1 470 daN. 'Η διαφορά μεταξύ των φορτίσεων θραύσεως των δύο δειγμάτων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 10% της μεγαλύτερας μετρομένης φορτίσεως θραύσεως.
- 2.5.3. 'Αντοχή μετά από ειδική προετοιμασία
- Για τα δύο δείγματα Ιμάντων που προετοιμάζονται σύμφωνα με μία από τις διατάξεις του σημείου 2.7.3., εξαιρέσει του σημείου 2.7.3.1., η φόρτιση θραύσεως του Ιμάντος πρέπει να είναι τουλάχιστο ίση με το 75% της μέσης τιμής των φορτίσεων που προσδιορίζονται στη δοκιμή που προβλέπεται στο σημείο 2.5.2., χωρίς να είναι κατώτερη των 1 470 daN. 'Η τεχνική υπηρεσία δύναται να παραλείψει μία ή περισσότερες από τις δοκιμές αυτές, αν η σύνθεση του υλικού που χρησιμοποιείται ή οι διαθέσιμες πληροφορίες τις καθιστούν περιττές.
- 2.6. Σύνολο ή σύστημα συγκρατήσεως
- 2.6.1. Προδιαγραφές για τη δυναμική δοκιμή
- 2.6.1.1. Τό σύνολο ή τό σύστημα συγκρατήσεως πρέπει να υποβληθεί στη δυναμική δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 2.7.8.
- 2.6.1.2. 'Η δυναμική δοκιμή πραγματοποιείται επί δύο συνόλων που δεν έχουν υποστεί προηγούμενη φόρτιση, εκτός από την περίπτωση συνόλων που αποτελούν τμήμα συστημάτων συγκρατήσεως. Στην περίπτωση αυτή, η δυναμική δοκιμή εκτελείται επί των συστημάτων συγκρατήσεως που προβλέπονται για μία ομάδα καθισμάτων που δεν έχει υποβληθεί προηγουμένως σε μία φόρτιση. Οί πόρτες των προς δοκιμή συνόλων πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές του σημείου 2.4.2.3. Στην περίπτωση ζωνών ασφαλείας εφοδιασμένων με ονοπρωτήρες, οί ονοπρωτήρες πρέπει να έχουν υποστεί τις δοκιμές άντοχής του μηχανισμού που προβλέπονται στο σημείο 2.7.7.1., άντοχής στη διάδραση που προβλέπονται στο σημείο 2.7.2. και της άντοχής στην κόνη που προβλέπονται στο σημείο 2.7.7.3. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής εξασφαλίζεται ότι πληρούνται οί κατωτέρω συνθήκες:
- 2.6.1.2.1. Κανένα τμήμα ενός συνόλου ή ενός συστήματος συγκρατήσεως που εξασφαλίζει τη συγκράτηση του επιβάτου του οχήματος δεν πρέπει να θραυσθεί και καμία πόρπη ή σύστημα ασφαλίσεως ή μετατοπίσεως δεν πρέπει να απασφαλισθεί, και
- 2.6.1.2.2. η μετατόπιση προς τα εμπρός του άνδρικού πρέπει να περιλαμβάνεται μεταξύ 80 και 200 mm στο ύψος της λεκάνης, για τις ζώνες κάτω του υπογαστρίου.
- Στις περιπτώσεις των άλλων τύπων ζωνών, η μετατόπιση προς τα εμπρός πρέπει να περιέχεται μεταξύ 80 και 200 mm στη στάθμη της λεκάνης και μεταξύ 100 και 300 mm στο ύψος του θώρακος. Οί μετατοπίσεις αυτές ανάγονται στη στάθμη των σημείων μετρήσεως που αναφέρονται στο παράρτημα VIII εικόνα 6.
- 2.6.1.3. Στην περίπτωση ενός συστήματος συγκρατήσεως:
- 2.6.1.3.1. 'Η κίνηση του θωρακικού σημείου αναφοράς δύναται να είναι μεγαλύτερη εκείνης που υποδεικνύεται στο σημείο 2.6.1.2.2. αν αποδεικνύεται με υπολογισμούς ή με μία μεταγενέστερη δοκιμή, ότι κανένα τμήμα του κορμού ή της κεφαλής του άνδρικού που χρησιμοποιείται στη δυναμική δοκιμή δεν ήδυνήθη να έλθει σε επαφή με ένα οποιοδήποτε άκαμπτο εξάρτημα του εμπροσθίου τμήματος του οχήματος, εκτός αν

πρόκειται για μία επαφή μεταξύ του θώρακος και του συστήματος όδηγησης, εάν το σύστημα ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της οδηγίας 74/297/ΕΟΚ και αν η επαφή γίνεται με μία ταχύτητα τό πολύ ίση προς 24 km/h. Για τους σκοπούς της εκτιμής αὐτῆς, τό κάθισμα εὑρίσκεται στή θέση πού προσδιορίζεται στό σημείο 2.7.8.1.5.

- 2.6.1.3.2. Στήν περίπτωση ενός διθύρου οχήματος, τό σύστημα μετατοπίσεως καί ἀσφαλίσεως πού ἐπιτρέπει στούς ἐπιβάτες τῶν ὀπισθίων θέσεων νά ἐξέλθουν τοῦ οχήματος πρέπει νά δύναται πάντοτε νά ἀπασφαλίζεται διά τῆς χειρὸς μετά τή δυναμική δοκιμή.

2.6.2. Ἐντοχή μετά τή διαδικασία φθορᾶς διά τριβῆς

- 2.6.2.1. Γιά τά δύο δείγματα πού προετοιμάσθησαν σύμφωνα μέ τό σημείο 2.7.3.6. ἡ φόρτιση θραύσεως πρέπει νά ἐκτιμηθεῖ σύμφωνα μέ τά σημεία 2.5.2. καί 2.7.6. Πρέπει νά εἶναι τουλάχιστον ἴση πρὸς 75% τῆς μέσης τιμῆς τῶν φορτίσεων θραύσεως πού προσδιορίζονται κατά τή διάρκεια τῶν δοκιμῶν ἐπὶ τῶν μὴ φθαρέντων διά τριβῆς ἱμάντων, χωρίς νά εἶναι κατώτερη τῆς ἐλαχίστης φορτίσεως πού προδιαγράφεται γιά τά ὑπὸ δοκιμή ἔξαρτήματα. Ἡ διαφορά μεταξύ τῶν φορτίσεων θραύσεως τῶν δύο δειγμάτων δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει τό 20% τῆς ἀνωτέρας μετρομένης φορτίσεως θραύσεως.

- 2.6.2.2. Ὁ κατωτέρω πίνακας παρέχει τόν κατάλογο τῶν στοιχείων πού ὀφείλουν νά ὑποβληθοῦν οἱ μία διαδικασία φθορᾶς διά τριβῆς καί τίς διαδικασίες οἱς ὁποῖες πρέπει νά ὑποβληθοῦν.

Ἐνα νέο δείγμα πρέπει νά χρησιμοποιηθεῖ γιά κάθε διαδικασία.

	Διαδικασία τύπου 1	Διαδικασία τύπου 2	Διαδικασία τύπου 3
Ἐξαρτήματα στερεώσεως	—	—	x
Ἀξων μεταδόσεως	—	x	—
Σχισμὴ πόρπης	—	x	x
Μηχανισμός ρυθμίσεως	x	x	x
Ἐξαρτήματα συνδεδεμένα στὸν ἱμάντα διά ραφῆς	—	—	x

2.7. Δοκιμές

- 2.7.1. Χρησιμοποίηση τῶν δειγμάτων πού ὑπεβλήθησαν γιά ἐπικύρωση ΕΟΚ ἑνὸς τύπου ζώνης ἢ συστήματος συγκρατήσεως (βλέπε παράρτημα XIV)

- 2.7.1.1. Δύο σύνολα εἶναι ἀπαραίτητα γιά τή δοκιμή τοῦ συνόλου, γιά τή δοκιμή ἀνοίγματος τῆς πόρπης καί γιά τή δοκιμή κρούσεως ἐν ψυχρῷ.

- 2.7.1.2. Ἐνα σύνολό χρησιμεύει γιά τή λήψη δειγμάτων τμημάτων τῆς ζώνης γιά τίς δοκιμές διαβρώσεως καί ἐντοχῆς τῆς πόρπης.

- 2.7.1.3. Δύο σύνολα εἶναι ἀπαραίτητα γιά τή διαδικασία φθορᾶς διά τριβῆς καί γιά τή δοκιμή μικροολιθώσεως.

- 2.7.1.4. Τό ἀναφερόμενο στό σημείο 2.1.2.3 συμπληρωματικό σύνολο πρέπει νά χρησιμοποιηθεῖ γιά τή δοκιμή διαβρώσεως.

- 2.7.1.5. Τό δείγμα ἱμάντος χρησιμοποιεῖται γιά τή δοκιμή ἐντοχῆς στή θραύση τοῦ ἱμάντος. Ἐνα τμήμα τοῦ δείγματος αὐτοῦ πρέπει νά φυλαχθεῖ κατά τή διάρκεια τῆς ἐπικυρώσεως.

- 2.7.1.6. Ἡ ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές ἐπικυρώσεως τεχνική ὑπηρεσία ἔχει δικαίωμα νά ἀπαιτήσει συμπληρωματικά δείγματα ἐπὶ πλέον αὐτῶν πού ἀπαιτοῦνται οἱ σημεία 2.1.2.2., 2.1.2.3 καί 2.1.2.4.

2.7.2. Δοκιμή διαβρώσεως

- 2.7.2.1. Ἐνα πλήρες σύνολο πρέπει νά τοποθετηθεῖ ἐντός ἑνὸς θαλάμου δοκιμῆς ὅπως ὑποδεικνύεται οἱ παράρτημα XIII. Στήν περίπτωση ἑνὸς συνόλου περιέχοντος ἕνα συσπειρωτήρα, ὁ ἱμάντας πρέπει νά ἔχει ἐκτυλιχθεῖ καθ' ὅλο τό μήκος του, ἐκτός 300 ± 3 mm. Ἐκτός ἀπὸ σύντομες διακοπές πού δύνανται νά ἀποδειχθοῦν ἀπαραίτητες, παραδείγματος χάρι γιά τόν ἔλεγχο καί τήν πρόσθεση διαλύσεως ἁλατος, ἡ δοκιμή ἐκθέσεως πρέπει νά συνεχισθεῖ χωρίς διακοπὴ κατά τή διάρκεια μιᾶς περιόδου πενήντα ὥρῶν.

- 2.7.2.2. Γιά νά συμπληρωθεῖ ἡ δοκιμή ἐκθέσεως, τό σύνολο πρέπει νά πλυθεῖ μετά προσοχῆς ἢ νά ἐμβυθισθεῖ ἐντός ρέοντος διαλυτοῦ ὕδατος σέ μία θερμοκρασία πού δέν ὑπερβαίνει τοὺς 38° C γιά νά ἀφαιρεθεῖ κάθε ἀπόθεση ἁλατος πού θά ἠδύνατο νά

- οχηματισθεί και εν συνεχεία να τεθεί προς ξήρανση σε θερμοκρασία περιβάλλοντος επί είκοσι τέσσερις ώρες πριν από τη σύμφωνα προς το σημείο 2.4.1.2. εξέταση.
- 2.7.3. Προετοιμασία των ιμάντων για τη δοκιμή άντοχής στη θραύση
- Δείγματα που κόπτονται από τόν ιμάντα που αναφέρεται στο σημείο 2.1.2.4. προετοιμάζονται κατά τόν ακόλουθο τρόπο:
- 2.7.3.1. Προσαρμογή στη θερμοκρασία και στην υγρασία του περιβάλλοντος
- ‘Ο ιμάντας πρέπει να παραμείνει επί είκοσι τέσσερις ώρες τουλάχιστον εντός ατμοσφαιράς της οποίας η θερμοκρασία είναι $20 \pm 5^\circ \text{C}$ και η σχετική υγρασία $65 \pm 5\%$. ‘Αν η δοκιμή δεν πραγματοποιηθεί ευθύς αμέσως μετά την προετοιμασία, το δείγμα πρέπει να τοποθετηθεί εντός ενός δοχείου ερμητικά κλεισμένου μέχρι την έναρξη της δοκιμής. ‘Η φόρτιση θραύσεως πρέπει να προσδιορισθεί εντός των πέντε λεπτών που ακολουθούν μετά την έξοδο του από την ατμόσφαιρα προετοιμασίας ή από το δοχείο.
- 2.7.3.2. Προετοιμασία στο φως
- 2.7.3.2.1. ‘Εφαρμόζονται οι προδιαγραφές της συστάσεως ISO/R 105-1959 «Δοκιμές στερεότητας των χρωματισμών των ύφασμάτων» όπως τροποποιήθη από την προσθήκη I (ISO/R 105/1959/A₁ — 1963) και την προσθήκη II (ISO/R 105/II — 1963). ‘Ο ιμάντας εκτίθεται στο φως διά τόν απαραίτητο χρόνο για να επιτευχθεί επί της χρησιμοποιουμένης προτύπου κυανής βαφής αριθ. 7 αντίθεση ίση προς τόν αριθμό 4 της κλίμακος του τεφρόχρου.
- 2.7.3.2.2. Μετά την έκθεση, ο ιμάντας πρέπει να παραμείνει επί είκοσι τέσσερις τουλάχιστον ώρες εντός ατμοσφαιράς θερμοκρασίας $20 \pm 5^\circ \text{C}$ και σχετικής υγρασίας $65 \pm 5\%$. ‘Η φόρτιση θραύσεως πρέπει να προσδιορισθεί εντός των πέντε λεπτών που ακολουθούν την έξοδο του δείγματος από το χώρο προετοιμασίας.
- 2.7.3.3. Προετοιμασία στο ψύχος
- 2.7.3.3.1. ‘Ο ιμάντας πρέπει να παραμείνει επί είκοσι τέσσερις τουλάχιστον ώρες εντός ατμοσφαιράς θερμοκρασίας $20 \pm 5^\circ \text{C}$ και σχετικής υγρασίας $65 \pm 5\%$.
- 2.7.3.3.2. ‘Εν συνεχεία ο ιμάντας τοποθετείται για μιάμιση ώρα σε μία επίπεδη επιφάνεια εντός ενός ψυχρού θαλάμου στον οποίο η θερμοκρασία του αέρος είναι $-30 \pm 5^\circ \text{C}$. Κατόπιν διπλώνεται και ο διπλωθείς ιμάντας φορτίζεται με μία μάζα 2 kg ψυχρανθείσα εκ των προτέρων στους $-30 \pm 5^\circ \text{C}$. ‘Αφού ο ιμάντας παραμείνει υπό φορτίο επί τριάντα λεπτά εντός του ίδιου αυτού ψυχρού θαλάμου, αφαιρείται η μάζα και μετρείται η φόρτιση θραύσεως εντός των πέντε λεπτών που ακολουθούν την έξοδο του ιμάντος από τόν ψυχρό θάλαμο.
- 2.7.3.4. Προετοιμασία στη θερμότητα
- 2.7.3.4.1. ‘Ο ιμάντας πρέπει να παραμείνει επί τρεις ώρες εντός θερμαισμένου έρμαριού, σε ατμόσφαιρα θερμοκρασίας $60 \pm 5^\circ \text{C}$ και σχετικής υγρασίας $65 \pm 5\%$.
- 2.7.3.4.2. ‘Η φόρτιση θραύσεως πρέπει να προσδιορισθεί εντός των πέντε λεπτών που ακολουθούν μετά την έξοδο του ιμάντος από το θερμαινόμενο έρμαριο.
- 2.7.3.5. Έκθεση στο υδωρ
- 2.7.3.5.1. ‘Ο ιμάντας πρέπει να παραμείνει καθ’ ολοκληρίαν έμβυπτιομένος επί τρεις ώρες εντός άπαισιγμένου υδάτος σε θερμοκρασία $20 \pm 5^\circ \text{C}$, στο οποίο έχουν προστεθεί ίχνη διαβρεκτικού. Είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί οιοδήποτε διαβρεκτικό που αρμόζει στην εξετιζόμενη ίνα.
- 2.7.3.5.2. ‘Η φόρτιση θραύσεως πρέπει να προσδιορισθεί εντός των δέκα λεπτών που ακολουθούν μετά την έξοδο του ιμάντος εκ του υδάτος.
- 2.7.3.6. Προετοιμασία στη φθορά διά τριβής
- 2.7.3.6.1. ‘Η διαδικασία φθοράς διά τριβής πραγματοποιείται έφ’ όλων των μηχανισμών στους οποίους ο ιμάντας είναι σε έπαφή με ένα άκαμπτο έξάρτημα της ζώνης. Πάντως, επί του μηχανισμού ρυθμίσεως, δεν είναι απαραίτητο να πραγματοποιηθεί ή διαδικασία φθοράς διά τριβής του τύπου 1 (σημείο 2.7.3.6.4.1.) στην περίπτωση κατά την οποία ή δοκιμή μικροολοσθήσεως (σημείο 2.7.4.) δεικνύει ότι ο ιμάντας ολισθαίνει ολιγότερο του ήμισους της προδιαγραφόμενης τιμής. ‘Η τοποθέτηση επί του μηχανισμού δοκιμής πρέπει να τηρεί κατά προσέγγιση τη σχετική θέση ιμάντας/επιφάνεια έπαφής.
- 2.7.3.6.2. Τά δείγματα τοποθετούνται επί είκοσι τέσσερις τουλάχιστον ώρες πριν από τη δοκιμή εντός ατμοσφαιράς της οποίας η θερμοκρασία είναι $20 \pm 5^\circ \text{C}$, και η σχετική υγρασία $65 \pm 5\%$. ‘Η διαδικασία φθοράς διά τριβής πραγματοποιείται σε μία θερμοκρασία περιβάλλοντος περιλαμβανομένη μεταξύ 15 και 30°C .

- 2.7.3.6.3. 'Ο κατωτέρω πίνακας δίνει τις γενικές συνθήκες για κάθε διαδικασία φθοράς διά τριβής.

	Φόρτιση σε daN	Συχνότης σε Hz	Αριθμός κύκλων	Μετατόπιση σε mm
Διαδικασία τύπου 1	2,5	0,5	5 000	300 ± 20
Διαδικασία τύπου 2	0,5	0,5	45 000	300 ± 20
Διαδικασία τύπου 3 ⁽¹⁾	0—5	0,5	45 000	—

(1) Βλέπε σημείο 2.7.3.6.4.3.

Η μετατόπιση που υποδεικνύεται στην πέμπτη στήλη του πίνακος είναι το πλάτος μιας παλινδρομικής κινήσεως που δίδεται στον ιμάντα.

- 2.7.3.6.4. Ειδικές συνθήκες των διαδικασιών φθοράς διά τριβής.
- 2.7.3.6.4.1. Διαδικασίες τύπου 1: για τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ιμάντας διέρχεται διά μέσου ενός μηχανισμού ρυθμίσεως.
- Η φόρτιση των 2,5 daN εφαρμόζεται κατακορύφως κατά ένα συνεχή τρόπο επί του ενός των τμημάτων του ιμάντος.
- Τό άλλο τμήμα είναι οριζόντιο και συνδέεται με ένα μηχανισμό κινούνται τον ιμάντα με μία παλινδρομική κίνηση.
- Ο μηχανισμός ρυθμίσεως είναι τοποθετημένος κατά τρόπο ώστε το οριζόντιο τμήμα του ιμάντος να παραμένει τεταμένο (παράρτημα XII εικόνα 1).
- 2.7.3.6.4.2. Διαδικασία τύπου 2: για τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ιμάντας αλλάζει διεύθυνση διερχόμενος από ένα άκαμπτο τμήμα.
- Οι γωνίες των δύο τμημάτων του ιμάντος πρέπει να είναι σύμφωνες με την εικόνα 2 του παραρτήματος XII. Η φόρτιση των 0,5 daN εφαρμόζεται κατά συνεχή τρόπο.
- 2.7.3.6.4.3. Διαδικασία τύπου 3: για τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ιμάντας είναι στερεωμένος σε ένα άκαμπτο τμήμα με ραφή ή με παρόμοια μέθοδο.
- Η ολική μετατόπιση είναι 300 ± 20 mm και η φόρτιση των 5 daN εφαρμόζεται μόνο για ένα χρόνο που αντιστοιχεί σε μία μετατόπιση 100 ± 20 mm ανά ήμισυ περίοδο (παράρτημα XII εικόνα 3).
- 2.7.4. Δοκιμή μικροολισθήσεως (παράρτημα XII εικόνα 3).
- 2.7.4.1. Τα εξαρτήματα ή οι μηχανισμοί που προορίζονται για τη δοκιμή μικροολισθήσεως τοποθετούνται επί είκοσι τέσσερις τουλάχιστον ώρες πριν από τη δοκιμή σε ατμόσφαιρα της οποίας η θερμοκρασία είναι $20 \pm 5^\circ \text{C}$ και η σχετική υγρασία $65 \pm 5\%$.
- Η δοκιμή πραγματοποιείται σε μία θερμοκρασία που περιλαμβάνεται μεταξύ 15 και 30°C .
- 2.7.4.2. Θά επαληθευθεί επί του πάγκου δοκιμής ότι το ελεύθερο άκρο του μηχανισμού ρυθμίσεως διευθύνεται είτε προς τα άνω είτε προς τα κάτω, όπως επί του όχηματος.
- 2.7.4.3. Στο κατώτερο άκρο του κρεμάται ένα φορτίο 5 daN.
- Τό άλλο άκρο πρέπει να ενεργοποιείται με μία παλινδρομική κίνηση πλάτους 300 ± 20 mm (βλέπε εικόνα).
- 2.7.4.4. Αν ύφιστάται ένα ελεύθερο άκρο που χρησιμεύει ως απόθεμα ιμάντος, τό άκρο αυτό δέν πρέπει με κανένα τρόπο να είναι συνδεδεμένο ή καρφιτωμένο επί του τεταμένου τμήματος.
- 2.7.4.5. Θά επαληθευθεί επί του πάγκου δοκιμής, ότι η κοιλότητα του ιμάντος στη χαλαρωμένη θέση διευθύνεται όπως εντός του οχήματος οε σχέση με τό σύστημα ρυθμίσεως.
- Η φόρτιση των 5 daN του πάγκου δοκιμών θά οδηγηθεί κατακορύφως κατά τρόπο ώστε να αποφευχθεί ή αιώρηση του φορτίου και ή συστολή με ελάττωση του μήκους του ιμάντος. Τό εξάρτημα στερεώσεως θά στερεωθεί στο φορτίο των 5 daN όπως εντός του οχήματος.
- 2.7.4.6. Πρίν από την οριστική έναρξη της δοκιμής έλέγχου, θά πραγματοποιηθεί μία σειρά 20 κύκλων, για να προσαρμοσθεί τό σύστημα αυτόσυσφικτήρας στη θέση του.

- 2.7.4.7. 'Ο αριθμός των πραγματοποιούμενων κύκλων πρέπει να είναι 1 000 με συχνότητα 0,5 ανά δευτερόλεπτο, του όλικου πλάτους όντος 300 ± 20 mm. Τό φορτίο των 5 daN εφαρμόζεται μόνο κατά τη διάρκεια ενός χρόνου που αντιστοιχεί σε μία μετατόπιση 100 ± 20 mm ανά ημιπερίοδο.
- 2.7.5. Δοκιμή άντοχής στη θραύση του ιμάντος (στατική δοκιμή)
- 2.7.5.1. Οί δοκιμές πρέπει να πραγματοποιηθούν κάθε φορά επί δύο νέων δειγμάτων ιμάντων, επαρκούς μήκους, προετοιμασμένων σύμφωνα με μία από τις διατάξεις του σημείου 2.7.3.
- 2.7.5.2. Κάθε ιμάντας πρέπει να δράττεται μεταξύ των σιαγόνων μιάς μηχανής δοκιμής έλξεως. Οί σιαγόνες πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να άποφεύγεται μία θραύση του ιμάντος πλησίον ή στο ύψος αυτών. Η ταχύτητα μετατοπίσεως πρέπει να είναι περίπου 100 mm ανά λεπτό. Τό έλεύθερο μήκος του δείγματος μεταξύ των σιαγόνων της μηχανής στην άρχή της δοκιμής πρέπει να είναι 200 ± 40 mm.
- 2.7.5.3. Όταν ή φόρτιση φθάνει τά 980 daN, τό πλάτος του ιμάντος μετρείται χωρίς να σταματήσει ή μηχανή.
- 2.7.5.4. Έν συνεχεία, ή τάση αύξάνει ως τη θραύση του ιμάντος και σημειώνεται ή φόρτιση θραύσεως.
- 2.7.5.5. Άν ό ιμάντας όλισθαίνει ή οχίζεται στη θέση της μιάς των σιαγόνων ή σέ άπόσταση μικρότερη των 10 mm άπό μία έξ αυτών, ή δοκιμή άκυροΐται και μία νέα δοκιμή πραγματοποιείται επί ενός άλλου δείγματος.
- 2.7.6. Στατική δοκιμή των στοιχείων της ζώνης, στά όποία περιλαμβάνονται τά άκαμπτα τμήματα
- 2.7.6.1. Η πόρπη και ό μηχανισμός ρυθμίσεως πρέπει να είναι συνδεδεμένα με τη συσκευή δοκιμής έλξεως διά των τμημάτων του συνόλου στο όποιο είναι κανονικά συνδεδεμένα, και ή φόρτιση κατόπιν αύξάνεται μέχρι τά 980 daN. Πάντως, άν ή πόρπη ή ό μηχανισμός ρυθμίσεως άποτελεί τμήμα του έξαρτήματος στερεώσεως, ή πόρπη αυτή ή αυτός ό μηχανισμός ρυθμίσεως δοκιμάζεται μετά του έξαρτήματος στερεώσεως, σύμφωνα με τό σημείο 2.7.6.2., έξαιρδοει των συσπειρωτήρων με άξονα μεταδόσεως στο άνω σημείο στερεώσεως. Για τούς συσπειρωτήρες, κατά τη διάρκεια της δοκιμής ως μηχανισμών ρυθμίσεως, τό μήκος του ιμάντος που παραμένει περιελιγμένο επί του τυμπάνου είναι αυτό που προκύπτει εκ της έμπλοκής της πλησιέστερης δύνατης του μήκους του όλικώς έκτυλιχθέντος ιμάντος μείον 450 mm.
- 2.7.6.2. Τά έξαρτήματα στερεώσεως δοκιμάζονται με τη μέθοδο που ύποδεικνύεται στο σημείο 2.7.6.1., αλλά ή φόρτιση είναι 1 470 daN και εφαρμόζεται, με την έπιφύλαξη των διατάξεων της δευτέρας φράσεως του σημείου 2.7.8.1., με τίς πιό δυομενείς συνθήκες που δύνανται να παρουσιασθούν επί ενός όχήματος όταν ή ζώνη είναι όρθιάς έγκατεστημένη έντός του όχήματος. Για τούς συσπειρωτήρες, ή δοκιμή πραγματοποιείται όταν ό ιμάντας έχει έκτυλιχθεί έξ ολοκλήρου άπό τό τυμπανο.
- 2.7.6.3. Δύο δείγματα του συνόλου της ζώνης άσφαλείας τοποθετούνται έντός ενός ψυχρού θαλάμου σέ μία θερμοκρασία — $10 \pm 1^{\circ}\text{C}$ επί δύο ώρες. Τά συζευγόμενα τμήματα της πόρπης πρέπει έν συνεχεία να ένεργοποιηθούν ταυτόχρονα διά της χειρός άφου έχουν έξαχθεί άπό τόν ψυχρό θάλαμο.
- 2.7.6.4. Δύο δείγματα του πλήρους συνόλου τοποθετούνται έντός ενός ψυχρού θαλάμου σέ μία θερμοκρασία — $10 \pm 1^{\circ}\text{C}$ επί δύο ώρες. Τά άκαμπτα έξαρτήματα και τά έξαρτήματα άπό πλαστικό που ύποβάλλονται στη δοκιμή τοποθετούνται διαδοχικά επί μιάς άτοαλίνης έπιπέδου έπιφανείας (ή όποία είχε τοποθετηθεί έντός του ψυχρού θαλάμου μαζί με τά δείγματα) τοποθετημένης επί της όριζοντίου έπιφανείας του συμπαγούς άκάμπτου όγκου μάζας τουλάχιστον 100 kg. Έντός των τριάντα δευτερολέπτων που ακολουθούν την έξοδό τους άπό τόν ψυχρό θάλαμο, άφίεται να πέσει λόγω βαρύτητας μία άτοαλίνη μάζα 18 kg έξ ύψους 300 mm επί των έξαρτημάτων αυτών. Η δύηη κρούσεως της μάζας αυτής πρέπει να έχει μία σκληρότητα τουλάχιστον 45 HRC και σχήμα κυρτής έπιφανείας που έχει έγκάρσια άκτίνα 10 mm και άκτίνα στο άξονικό διάμηκες έπίπεδο 150 mm. Για ένα άπό τά δείγματα, πραγματοποιείται ή δοκιμή τοποθετώντας την κυρτή ράβδο σέ εύθυγράμμιση με τόν ιμάντα και για τό άλλο δείγμα πραγματοποιείται ή δοκιμή τοποθετώντας την κυρτή ράβδο καθέτως προς τόν ιμάντα.
- 2.7.6.5. Οί πόρπες που έχουν κοινά τμήματα σέ δύο ζώνες άσφαλείας ύποβάλλονται σέ μία φόρτιση που έπιτρέπει την ύποκατάσταση των συνθηκών χρησιμοποίησεως έντός ενός όχήματος του όποιου τά καθήματα έχουν ρυθμισθεί στη μέση θέση τους. Η διεύθυνση έφαρμογής της φορτίσεως προσδιορίζεται σύμφωνα με τό σημείο 2.7.8.1. Μία φόρτιση 1 470 daN εφαρμόζεται ταυτόχρονα σέ καθέναν άπό τούς ιμάντες. Στο παράρτημα XI εύρίσκεται ή περιγραφή ενός συνόλου συσκευών καταλλήλου για την άνωτέρω άναφερομένη δοκιμή.
- 2.7.6.6. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής ενός χειροκινήτου μηχανισμού ρυθμίσεως, ό ιμάντας πρέπει να έλκεται άπό τό μηχανισμό κατά κανονικό τρόπο, ώστε να ληφθούν ύπόψη οί κανονικές συνθήκες χρησιμοποίησεως με ταχύτητα 100 mm/s περίπου, και ή μέγιστη δύναμη πρέπει να μετρηθεί με προσέγγιση 0,1 daN άφου έχουν έλεγχθεί τά πρώτα 25 mm ιμάντος. Η δοκιμή πραγματοποιείται κατά τίς δύο διευθύνσεις της κινήσεως του

ιμάντος διά μέσου του μηχανισμού ρυθμίσεως, του ιμάντος οφειλόντος να υποστεί 10 κύκλους πρό της μετρήσεως.

2.7.7. Συμπληρωματικές δοκιμές για τους συσπειρωτήρες

2.7.7.1. Άντοχή του μηχανισμού του συσπειρωτήρα

2.7.7.2.2. Ο ιμάντας εκτυλίσσεται και αφιέται να επανατυλιχθεί δσες φορές προδιαγράφεται, με μέγιστο ρυθμό 30 κύκλων ανά λεπτό. Στην περίπτωση των συσπειρωτήρων κατεπειγούσης ασφαλίσεως, μία ισχυρότερη δόνηση που έχει αποτέλεσμα να ασφαλίσει τον συσπειρωτήρα προσδίδεται κάθε 5 κύκλους. Ο ίδιος αριθμός δονήσεων προσδίδεται οέ πέντε διαφόρους θέσεις, ήτοι σέ 90, 80, 75, 70 και 65% του όλικου μήκους του προσδεδεμένου στον συσπειρωτήρα ιμάντος. Πάντως, όταν τό μήκος αυτό υπερβαίνει τά 900 mm τά άνωτέρω ποσοστά αναφέρονται στά τελευταία 900 χιλιοστόμετρα ιμάντος που παραμένουν τυλιγμένα επί του συσπειρωτήρα.

2.7.7.1.2. Στο παράρτημα IV εύρίσκειαι ή περιγραφή ενός συνόλου ουσκευών καταλλήλου για τίς δοκιμές που αναφέρονται στο σημείο 2.7.7.1.1.

2.7.7.2. Άοφάλιση των συσπειρωτήρων κατεπειγούσης ασφαλίσεως

2.7.7.2.1. Ο συσπειρωτήρας δοκιμάζεται όταν παραμένουν τυλιγμένα επί του τυμπάνου του συσπειρωτήρα 300 ± 3 mm ιμάντος.

2.7.7.2.1.1. Στην περίπτωση ενός συσπειρωτήρα μετά ασφαλίσεως ενεργοποιουμένης υπό της κινήσεως του ιμάντα, ή έκταση πραγματοποιείται κατά τη διεύθυνση κατά την όποία πραγματοποιείται κανονικά, όταν ό συσπειρωτήρας είναι εγκατεστημένος έντός ενός όχηματος.

2.7.7.2.1.2. Όταν οι συσπειρωτήρες υποβάλλονται στίς δοκιμές εύαισθησίας στην επιδράδυνση του όχηματος, οι δοκιμές πραγματοποιούνται με την άνωτέρω αναφερομένη έκταση κατά δύο καθέτους άξονες, οι όποιοι είναι όριζόντιοι, άν ό συσπειρωτήρας είναι εγκατεστημένος έντός ενός όχηματος σύμφωνα με τίς εξειδικεύσεις του κατασκευαστή της ζώνης ασφαλείας. Ο ένας από τούς άξονες πρέπει να κείται στή διεύθυνση την έκλεγεία από την τεχνική ύπηρεσία που είναι επιφορτισμένη με τίς δοκιμές επικυρώσεως, ως παρουσιάζουσα τίς πιό αντίξοες συνθήκες λειτουργίας του μηχανισμού ασφαλίσεως.

2.7.7.2.2. Στο παράρτημα V εύρίσκειαι ή περιγραφή ενός συνόλου συσκευών καταλλήλου για τίς δοκιμές που αναφέρονται στο σημείο 2.7.7.2.1. Τό σύνολο των συσκευών πρέπει να έχει κατασκευασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε ή προδιαγραφόμενη επιτάχυνση να επιτυγχάνεται με ένα μέσο ρυθμό αύξήσεως ίσο ή άνώτερο των 10 g ανά δευτερόλεπτο.

2.7.7.2.3. Για να εξακριβωθεί ή πιστότητα στίς προδιαγραφές των σημείων 2.4.5.2.1.3. και 2.4.5.2.1.4., ό συσπειρωτήρας πρέπει να τοποθετηθεί επί όριζόντιου τραπέζης και ή τράπεζα να μεταβάλλει την κλίση της με ρυθμό που δέν υπερβαίνει τίς 2° ανά δευτερόλεπτο μέχρι τη στιγμή της ασφαλίσεως. Η δοκιμή πρέπει να επαναληφθεί και κατά άλλες διευθύνσεις κατά τρόπο ώστε να εξασφαλισθεί ότι τηρούνται οι προδιαγραφές.

2.7.7.3. Άντοχή στή σκόνη

2.7.7.3.1. Ο συσπειρωτήρας εγκαθίσταται οέ ένα θάλαμο δοκιμών, όπως ύποδεικνύεται στο παράρτημα VI, με τόν ίδιο προσανατολισμό με τόν όποιο είναι εγκατεστημένος στο όχημα. Ο θάλαμος δοκιμών περιέχει σκόνη που ανταποκρίνεται στίς προδιαγραφές του σημείου 2.7.7.3.2. Ο ιμάντας του συσπειρωτήρα εκτυλίσσεται κατά ένα μήκος 500 mm και διατηρείται σήτω έκτός κατά τη διάρκεια 10 πλήρων κύκλων έκτυλίξεως και επανατυλίξεως στους όποιους ύπόκειται έντός του ή των δύο λεπτού (ών) που ακολουθεί (θούν) κάθε διαταραχή της σκόνης.

Η σκόνη διαταράσσεται με ρυθμό πέντε δευτερολέπτων κάθε είκοσι λεπτά επί μία περίοδο πέντε ώρών, με τη βοήθεια ξηρού, πεπιεσμένου και άπληλαγμένου ελαίου λιπάνσεως άερος, σχετικής πίεσεως $5,5 \cdot 10^5 \pm 0,5 \cdot 10^5$ Pa και διερχομένου από μία όπή διαμέτρου $1,5 \pm 0,1$ mm.

2.7.7.3.2. Η σκόνη που χρησιμοποιείται στή δοκιμή που περιγράφεται στο σημείο 2.7.7.3.1. συνίσταται εξ 1 kg περίπου άποξηραμένου χαλαζίου. Η κοκκομετρία πρέπει να είναι ή ακόλουθη:

α) διερχομένη δι' ενός ανοίγματος 150 μm, διαμέτρου του νήματος 104 μm: 99 έως 100%.

β) διερχομένη δι' ενός ανοίγματος 105 μm, διαμέτρου του νήματος 64 μm: 76 έως 86%.

γ) διερχομένη δι' ενός ανοίγματος 75 μm, διαμέτρου του νήματος 52 μm: 60 έως 70%.

2.7.7.4. Δυνάμεις έκτυλίξεως και επανατυλίξεως

2.7.7.4.1. Οι δυνάμεις έκτυλίξεως και επανατυλίξεως μετρούνται επί ενός συνόλου εγκατεστημένου επί ενός άνδρικήλου όπως στή δοκιμή που περιγράφεται στο σημείο 2.7.8. Η τάση του ιμάντος μετρείται όσο τό δυνατόν πλησιέστερα προς τό σημείο επαφής μετά του άνδρικήλου (άλλά άκριβώς έμπροσθεν του σημείου αυτού), ενώ ό ιμάντας έκτυλίσσεται και επανατυλίσσεται με μία κατά προσέγγιση ταχύτητα 0,6 m ανά λεπτό.

- 2.7.8. Δυναμικές δοκιμές του συνόλου ή του συστήματος συγκρατήσεως
- 2.7.8.1. Τό σύνολο στερεοϋται επί μίας άμάξης εφοδιασμένης με ένα κάθισμα πού έχει τις άγκυρώσεις πού προσδιορίζονται στο παράρτημα VII. "Αν πάντως τό σύνολο προορίζεται γιά ένα όρισμένο όχημα ή γιά όρισμένους τύπους όχημάτων, οί άποστάσεις μεταξύ του άνδρειαέλου καί των άγκυρώσεων καθορίζονται από την ύπηρεσία πού προδίδειν στίς δοκιμές σύμφωνα είτε με τίς όδηγίες έγκαταστάσεως πού παρέχονται μετά της ζώνης είτε με τίς ένδείξεις πού παρέχονται από τόν κατασκευαστή του όχήματος.
- 2.7.8.1.1. Στην περίπτωση των συνόλων πού αποτελούν τμήμα ενός συστήματος συγκρατήσεως, τούτο είναι τοποθετημένο επί του τμήματος της δομής του όχήματος γιά τό όποιο προορίζεται κανονικά καί τό τμήμα αυτό στερεοϋται επί της άμάξης δοκιμής κατά τόν τρόπο πού προβλέπεται κατωτέρω.
- 2.7.8.1.2. "Η μέθοδος πού χρησιμοποιείται γιά τή συγκράτηση του όχήματος κατά τή διάρκεια της δοκιμής δέν πρέπει νά έχει ως άποτέλεσμα τήν ένίσχυση των άγκυρώσεων των καθισμάτων ή των ζωνών ασφαλείας ή τήν έλάττωση της κανονικής παραμορφώσεως της δομής. Δέν θά χρησιμοποιηθεί κανένα έμπρόσθιο τμήμα του όχήματος τό όποιο, περιορίζοντας τήν πρόσ τά έμπρός κίνηση του άνδρειαέλου, εξαιρέσεως γενομένης γιά τούς πόδας, θά έλαττώσει τίς φορτίσεις πού επιβάλλονται επί του συστήματος συγκρατήσεως κατά τή διάρκεια της δοκιμής. Τά τμήματα της δομής πού εξαιρούνται δύνανται νά άντικατασταθούν από τμήματα ίσοδύναμου άντοχής, με τόν όρο ότι δέν έμποδίζουν καμία πρόσ τά έμπρός κίνηση του άνδρειαέλου.
- 2.7.8.1.3. "Ένας μηχανισμός στερεώσεως θεωρείται ως ικανοποιητικός άν δέν έχει κανένα άποτέλεσμα επί μίας έπιφανείας πού καλύπτει όλόκληρο τό πλάτος της δομής καί άν τό όχημα ή ή δομή έχει έμπλακεί ή άκίνητοποιηθεί έμπροσθεν οε μία άπόσταση όχι μικρότερη των 500 mm από τό σημείο άγκυρώσεως του συστήματος συγκρατήσεως πού υποβάλλεται στή δοκιμή. "Όπιοθεν, ή δομή πρέπει νά συγκρατηθεί σέ μία ικανή άπόσταση πρόσ τά όπίσω των σημείων άγκυρώσεως γιά νά πληροί τίς άπαιτήσεις του σημείου 2.7.8.1.2.
- 2.7.8.1.4. Τά καθίσματα προσαρμόζονται καί τοποθετούνται στή θέση όδηγήσεως πού θεωρείται από τήν τεχνική ύπηρεσία, τήν έπιφορτισμένη με τίς δοκιμές έπικυρώσεως, ότι παρέχει τίς πιό άντίξοες συνθήκες άντοχής τίς συμβιδιαστές με τήν έγκατάσταση του άνδρειαέλου έντός του όχήματος. "Έντός του πρακτικού αναφέρονται οί θέσεις των καθισμάτων. "Αν τό κάθισμα έχει ένα έρεισινώτο του όποιου ή κλίση είναι ρυθμιζόμενη, τό έρεισινώτο αυτό πρέπει νά ασφαλισθεί σύμφωνα με τίς έξειδικεύσεις του κατασκευαστού ή, έλλείψει τέτοιων έξειδικεύσεων, νά ασφαλισθεί κατά τρόπο ώστε νά σχηματίζει μία πραγματική γωνία δσον τό δυνατόν πλησιέστερη πρόσ 25°.
- 2.7.8.1.5. Γιά τήν έκτίμηση των άπαιτήσεων του σημείου 2.6.1.3.1., τό κάθισμα θεωρείται ως εύρισκόμενο στή θέση του χρησιμοποιήσεως τήν πιό προωθημένη, λαμβανομένων υπόψη των διαστάσεων του άνδρειαέλου.
- 2.7.8.1.6. "Όλα τά καθίσματα της αυτής ομάδος δοκιμάζονται ταυτόχρονα.
- 2.7.8.2. Τό σύνολο στερεοϋται με τόν άκόλουθο τρόπο επί του άνδρειαέλου πού έξειδικεύεται στο παράρτημα VIII. Μία οανίδα πάχους 25 mm τοποθετείται μεταξύ της πλάτης του άνδρειαέλου καί του έρεισινώτου του καθίσματος. "Η ζώνη πρέπει νά προσαρμοσθεί καλά επί του άνδρειαέλου. Τότε ή οανίδα αφαιρείται καί τό άνδρειαέλο τοποθετείται κατά τρόπο ώστε ή πλάτη του νά είναι οε έπαφή καθ' όλο τό μήκος της με τό έρεισινώτο του καθίσματος. "Αν ή πόρπη είναι εκκεντρικού τύπου, ή άσφάλιση πρέπει νά έξαασφαλισθεί μόνο διά της ενεργοποιήσεως του έλατηρίου της. Δέν πρέπει νά έπιτευχθεί με έξααναγκασμό ή με βίαιο κλείσιμο. "Αν ή πόρπη είναι του τύπου μέταλλο επί μετάλλου, πρέπει νά εξακριβωθεί ότι ό τρόπος συζεύξεως των δύο τμημάτων της δέν παρουσιάζει τόν κίνδυνο νά έλαττώσει τήν ασφάλεια της ασφάλισεως ή τήν άντοχή της πόρπης.
- 2.7.8.3. Τά έλεύθερα άκρα των ίμάντων όφείλουν νά εκτείνονται πέραν των μηχανισμών ρυθμίσεως κατά ένα ικανό μήκος γιά τήν πρόδλεψη μίας όλισθήσεως.
- 2.7.8.4. Στη συνέχεια ή άμαξα προωθείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε τήν στιγμή της συγκρούσεως ή έλεύθερη ταχύτητα νά είναι 50 ± 1 km/h καί τό άνδρειαέλο νά παραμένει σταθερό. Τό διάστημα στάσεως της άμάξης πρέπει νά είναι 400 ± 50 mm. "Η άμαξα πρέπει νά παραμένει όριζόντια κατά τήν επιδράδυνση. "Η επιδράδυνση της άμάξης έπιτυγχάνεται διά της χρησιμοποιήσεως του ύποδεικνυμένου στο παράρτημα VII μηχανισμού ή κάθε άλλου μηχανισμού πού δίνει ίσοδύναμα άποτέλεμα. "Η συσκευή πρέπει νά είναι σύμφωνη με τίς επιδόσεις πού ύποδεικνύονται στο παράρτημα IX.
- 2.7.8.5. "Η ταχύτητα της άμάξης εϋθύς άμέσως πρό της κρούσεως καί ή μεγίστη μετατόπιση πρόσ τά έμπρός του άνδρειαέλου πρέπει νά μετρηθούν.
- 2.7.8.6. Μετά τήν κρούση, τό σύνολο ή τό σύστημα συγκρατήσεως καί τά άκαμπτα τμήματά του υποβάλλονται οε έναν όπτικό έλεγχο άνευ ανοίγματος της πόρπης γιά νά διαπιστωθεί

άν ύπάρχει δλάθη ή ρήξη. Στην περίπτωση συστημάτων συγκρατήσεως, πρέπει έξάλλον νά επαληθευθεί μετά τή δοκιμή ότι τά τμήματα της δομής του όχήματος τά συνδεδεμένα στην άμαξα δέν έχουν ύποστεί μία μόνη παραμόρφωση. "Αν παρουσιάζονται τέτοιες παραμορφώσεις, τούτο λαμβάνεται υπόψη γιά κάθε ύπολογισμό πού πραγματοποιείται σύμφωνα με τό σημείο 2.6.1.3.1.

- 2.7.9 Δοκιμή ανοίγματος της πόρπης
- 2.7.9.1. Για τη δοκιμή αυτή πρέπει να χρησιμοποιηθούν τα σύνολα που έχουν ήδη ύποστει τη δυναμική δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 2.7.8.
- 2.7.9.2. Τό σύνολο αποσπάζεται από την άμαξα δοκιμής χωρίς να ανοιχθεί η πόρπη. 'Επί της πόρπης εφαρμόζεται μία φόρτιση άμεσου έλξεως 30 daN. Στην περίπτωση κατά την οποία η πόρπη συνδέεται με ένα άκαμπτο τμήμα, η δύναμη εφαρμόζεται τηρώντας τη σχηματιζόμενη γωνία μεταξύ της πόρπης και του άκαμπτου στελέχους κατά τη διάρκεια της δυναμικής δοκιμής. Μία κάθετη φόρτιση εφαρμόζεται με ταχύτητα 400 ± 20 mm/min στο γεωμετρικό κέντρο του κομβίου χειρισμού του ανοίγματος της πόρπης. Η φόρτιση αυτή εφαρμόζεται κατά ένα σταθερό άξονα. Κατά τη διάρκεια της εφαρμογής της δύναμης ανοίγματος, η πόρπη ύποστηρίζεται με ένα άκαμπτο ύποστηρίγμα. Η κάθετη φόρτιση που προβλέπεται ανωτέρω δεν πρέπει να υπερβαίνει τό όριο που προβλέπεται στο σημείο 2.4.2.5. Τό σημείο επαφής του συνόλου συσκευών δοκιμής είναι σφαιρικού σχήματος, ακτίνας $2,5 \pm 0,1$ mm. Παρουσιάζει μία στυλπή μεταλλική επιφάνεια.
- 2.7.9.3. 'Η δύναμη ανοίγματος της πόρπης εφαρμόζεται δι' ενός ζυγού με έλατήρια ή δι' ενός άλλου μηχανισμού μετρήσεως, με τόν κανονικό τρόπο και διεύθυνση του ανοίγματος.
- 2.7.9.4. 'Η δύναμη ανοίγματος μετρείται και σημειούται κάθε διάδη της πόρπης.
- 2.7.9.5. Μετά τη δοκιμή ανοίγματος της πόρπης, τά τμήματα που αποτελούν τό σύνολο ή τό σύστημα συγκρατήσεως που έχουν ύποστει τίς δοκιμές που προβλέπονται στο σημείο 2.7.8. εξετάζονται και ή έκταση τών ζημιών που ύπέστη τό σύνολο ή τό σύστημα συγκρατήσεως κατά τη διάρκεια της δυναμικής δοκιμής γράφεται στο πρακτικό δοκιμής.
- 2.7.10. Πρακτικό δοκιμής
- Τό πρακτικό δοκιμής πρέπει να καταγράφει τό αποτέλεσμα τών δοκιμών που προβλέπονται στο σημείο 2.7., και ιδίως τήν ταχύτητα της άμάξης, τη μεγίστη προς τά έμπρός μετατόπιση του άνδρικού, τη θέση της πόρπης καθώς και κάθε ζημία ή ρήξη. 'Αν, δυνάμει του σημείου 2.7.8.1., ή θέση τών άγκυρώσεων που προβλέπεται στο παράρτημα VII δεν έχει τηρηθεί, τό πρακτικό πρέπει να περιγράφει τη διαδικασία τοποθέτησεως του συνόλου ή του συστήματος συγκρατήσεως ως επίσης και τίς σημαντικές γωνίες και διαστάσεις. Τό πρακτικό πρέπει, εξάλλου, να κάνει μνεία κάθε παραμορφώσεως ή ρήξεως της πόρπης που συμβαίνει κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Στην περίπτωση συστημάτων συγκρατήσεως, τό πρακτικό δοκιμής εξειδικεύει επίσης τόν τρόπο συνδέσεως της δομής του όχήματος στην άμαξα, τη θέση τών καθισμάτων και τήν κλίση τών έρεισινώτων τών καθισμάτων. 'Αν ή μετατόπιση προς τά έμπρός του άνδρικού υπερβαίνει τίς τιμές που προδιαγράφονται στο σημείο 2.6.1.2.2., τό πρακτικό πρέπει να αναφέρει άν έτηρήθησαν οι άπαιτήσεις του σημείου 2.6.1.3.1.
- 2.8. 'Ελεγχος πιστότητας
- 2.8.1. 'Ελάχιστες άπαιτήσεις για τόν έλεγχο της πιστότητας
- 2.8.1.1. 'Ο κατασκευαστής ή ό έντολοδόχος, κάτοχος του σήματος επικυρώσεως ΕΟΚ, ύποχρεούται να πραγματοποιεί, ή να πραγματοποιούν για λογαριασμό του, ένα διαρκή έλεγχο ποιότητας που έγγυάται δι τά σύνολα παράγονται κατά όμοιδή τρόπο και σύμφωνα προς τίς διατάξεις της παρούσας όδηγίας.
- 2.8.1.2. 'Ο κατασκευαστής ή ό έντολοδόχος ύποχρεούται ιδίως να εξασφαλίσει τήν ύπαρξη:
- α) τών διαδικασιών έλέγχου ποιότητας·
 - β) τών άπαραίτητων για τήν εξακρίδωση της πιστότητας έξοπλισμών έλέγχου·
 - γ) της καταγραφής τών αποτελεσμάτων δοκιμών, πρακτικών και έγγραφων που έπισυνάπτονται·
 - δ) της έπεξεργασίας τών αποτελεσμάτων δοκιμών που θά έπιτρέπει τόν έλεγχο και τήν εξασφάλιση της σταθερότητας τών χαρακτηριστικών τών παραγομένων συνόλων, λαμβανομένων ύπόψη τών αποδεκτών διασπορών της διομηχανικής κατασκευής.
- 2.8.1.3. Τά δειγματοληπτικώς λαμβανόμενα δείγματα για τόν έλεγχο πιστότητας πρέπει να ύποβάλλονται στίς δοκιμασίες που όρίζονται από κοινού με τήν άρμοδία άρχή μεταξύ αυτών που περιγράφονται στα σημεία 2.6 και 2.7.
- 2.8.1.4. 'Ιδιαιτέρως, πρέπει να τηρούνται οι ακόλουθες έλάχιστες άπαιτήσεις:
- 2.8.1.4.1. 'Όλα τά σύνολα τά περιέχοντα ένα ουσπειρωτήρα κατεπειγούσης ασφάλισεως πρέπει να έλέγχονται κατά τρόπο ώστε να πληρούν τίς άπαιτήσεις του σημείου 2.4.5.2.1.1., συμφώνως προς τίς εξειδικευμένες προδιαγραφές τίς αναφερόμενες στο σημείο 2.4.5.2.3.
- 2.8.1.4.2. 'Ο έλεγχος της άντοχής τών δειγμάτων της παραγωγής ζωνών κατά τη διάρκεια της δυναμικής δοκιμής πραγματοποιείται συμφώνως προς τούς όρους του σημείου 2.7.8. 'Ο έλεγχος αυτός πραγματοποιείται επί στατιστικής δόσεως και με δειγματοληψία και, πάντως, με συχνότητα 1 διά 25 000 παραγόμενες ζώνες ή 1 ανά μήνα παραγωγής, λαμβανομένης ύπόψη της ύψηλότερης συχνότητας.

Για τους τύπους των όπλων ή έτηοία παραγωγή είναι κατωτέρα ή ίση πρὸς 5 000 σύνολα είναι αποδεκτό δι η ελαχίστη συχνότης είναι 1 ανά έτος.

Κατά τή διάρκεια τής δοκιμής, μετά τήν κρούση, τό σύνολο υποβάλλεται οέ ὀπτινέ έλεγχο, άνευ άνοίγματος τής πόρτης, γιά νά διαπιστωθεϊ άν υπάρχει βλάβη ή ρήξη. Ό κατασκευαστής υποχρεούται, άν ή δοκιμή είναι ελαττωματική, νά πραγματοποιήσει μία νέα δειγματοληψία καί νά λάβει όλες τίς προφυλάξεις γιά νά εξασφαλίσει τήν πιστότητα τής άντιστοίχου παραγωγής.

2.8.2. Έλάχιστες απαιτήσεις γιά τίς διά δειγματοληψίας εξακριβώσεις πού πραγματοποιούνται υπό τών Κρατών μελών

2.8.2.1. Ό ρυθμός τών διά δειγματοληψίας εξακριβώσεων πρέπει νά έχει εκλεγεί κατά τρόπο ὥστε τουλάχιστον ένα σύνολο, επί 5 000 ζωνών άσφαλείας ή συστημάτων συγκρατήσεως πού παράγονται έξ εκάστου επικυρωμένου τύπου, νά υποβάλλεται στίς προβλεπόμενες στό σημείο 2.8.2.2. δοκιμασίες μέ ελαχίστη συχνότητα 1 καί μέγιστη συχνότητα 50 γιά δώδεκα μήνες παραγωγής.

2.8.2.2. Οί λαμβανόμενες διά δειγματοληψίας ζώνες πρὸς έλεγχο πιστότητος πρὸς έναν επικυρωμένο τύπο πρέπει νά υποβάλλονται στίς υπό τής ήρμοδίας αρχής εκλεγείσες δοκιμασίες μεταξύ αὐτῶν πού περιγράφονται στό σημεία 2.6 καί 2.7.

Τουλάχιστον 10% τών ζωνών πού ελήφθησαν δειγματοληπτικῶς γιά τόν έλεγχο πιστότητος, αλλά τουλάχιστον 1 καί τό μέγιστο 5 γιά τίς δώδεκα μήνες παραγωγής, υποβάλλονται σέ μία δυναμική δοκιμή.

2.8.2.3. Άν ένα άπό τά δείγματα δέν άντέχει τή δοκιμή στήν όποία υποβάλλεται, μία νέα δοκιμή πρέπει νά πραγματοποιηθεϊ επί τριῶν άλλων δειγμάτων.

Άν ένα έξ αὐτῶν τών τριῶν δειγμάτων δέν συνέχει τή δοκιμή αὐτή, εφαρμόζεται τό άρθρο 5 παράρρηος 2.

2.8.2.4. Οί δοκιμές πρέπει νά πραγματοποιούνται επί ζωνών διατεθειμένων στό έμπόριο ή προοριζόμενων γιά τό έμπόριο.

2.9. Όδηγίες

Κάθε ζώνη άσφαλείας πρέπει νά συνοδεύεται άπό τίς οδηγίες πού αναφέρονται στό παράρρημα Χ.

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ

3.1. Έξοπλισμός τών οχημάτων

Κάθε όχημα στό όποιο άφορά τό άρθρο 9 πρέπει νά είναι έφοδιασμένο μέ ζώνες ή συστήματα συγκρατήσεως μέ ένωματωμένες τίς ζώνες πού έχουν τίς άκόλουθες μορφές (γιά τίς όποιες οί συσπειρωτῆρες άνευ άσφαλίσεως (σημείο 1.8.1.) ὡς έπίσης καί οί συσπειρωτῆρες χειροκινήτου άσφαλίσεως (σημείο 1.8.2.) δέν δύνανται έν τούτοις νά χρησιμοποιηθοῦν):

3.1.1. Στά πλευρικά έμπρόσθια καθίσματα ζώνες τριῶν σημείων έφοδιασμένες μέ συσπειρωτῆρες κατεπειγούσης άσφαλίσεως (σημείο 1.8.4.) πολλαπλῆς ευαισθησίας. Πάντως, γιά τό καθίσμα τοῦ επιδάτη είναι άποδεκτοί οί συσπειρωτῆρες αὐτομάτου άσφαλίσεως (σημείο 1.8.3.).

3.1.2. Στά έμπρόσθια κεντρικά καθίσματα ζώνες τριῶν σημείων έφοδιασμένες ή όχι μέ συσπειρωτῆρες.

3.1.2.1. Πάντως, στό κεντρικά έμπρόσθια καθίσματα οί ζώνες κάτω τοῦ ύπογαστρίου, έφοδιασμένες ή όχι μέ συσπειρωτῆρες, θεωροῦνται ὡς ικανοποιητικές, όταν τό άλεξίνεμο κείται εκτός τής όριζόμενης στό παράρρημα II τής οδηγίας 74/60/ΕΟΚ ζώνης άναφορᾶς.

Σέ ό,τι άφορά στίς ζώνες, τό άλεξίνεμο θεωρεῖται ὡς τμήμα τής ζώνης άναφορᾶς, όταν δύνανται νά έλθει σέ στατική έπαφή μετά τής διατάξεως δοκιμής κατά τήν περιγραφόμενη στό παράρρημα II τής οδηγίας 74/60/ΕΟΚ μέθοδο.

3.1.2.2. Καθ' υπέρβαση τών σημείων 3.1.2. καί 3.1.2.1. καί μέχρι τήν 1η Ιανουαρίου 1979, κάθε έμπρόσθιο κεντρικό καθίσμα δύνανται νά μήν είναι έφοδιασμένο παρά μόνον διά μιάς κάτω τοῦ ύπογαστρίου ζώνης έφοδιασμένης ή όχι μέ συσπειρωτῆρες.

3.1.3. Στά όπίσθια καθίσματα ζώνες κάτω τοῦ ύπογαστρίου ή τριῶν σημείων, έφοδιασμένες ή όχι μέ συσπειρωτῆρες.

3.1.4. Έπί τών ζωνών τριῶν σημείων τών έφοδιασμένων μέ συσπειρωτῆρες ένας συσπειρωτῆρας πρέπει νά δρᾷ τουλάχιστον επί τοῦ διαγωνίου ιμάντος.

3.2. Γενικές προδιαγραφές

3.2.1. Οί ζώνες άσφαλείας καί τά συστήματα συγκρατήσεως πρέπει νά έχουν στερεωθεϊ στίς άγκυρώσεις πού άνταποκρίνονται στίς προδιαγραφές τής οδηγίας 76/115/ΕΟΚ.

3.2.2. Οί ζώνες άσφαλείας καί τά συστήματα συγκρατήσεως πρέπει νά έχουν τοποθετηθεϊ κατά τέτοιο τρόπο ὥστε, όταν φέρονται όρθῶς υπό τοῦ χρησιμοποιούντος, νά εξασφαλίζεται ή καλή λειτουργία τους καί νά περιορίζουν τόν κίνδυνο σωματικού

- τραυματισμού στην περίπτωση άτυχίματος. Ίδιαίτερως, πρέπει να έχουν τοποθετηθεί κατά τρόπο ώστε:
- 3.2.2.1. Οί ιμάντες της ζώνης ή του συστήματος συγκρατήσεως να μην δύνανται να λάβουν μία επικίνδυνη μορφή.
 - 3.2.2.2. Να μειώνεται στο ελάχιστο ο κίνδυνος δολιοθήσεως του ιμάντος εκ του άμμου του φέροντος όταν φέρεται ορθώς.
 - 3.2.2.3. Να μειώνεται στο ελάχιστο ο κίνδυνος φθοράς του ιμάντος διά της επαφής με τα άκαμπτα προεξέχοντα τμήματα του οχήματος ή με τη δομή του καθίσματος.
 - 3.3. Ειδικές προδιαγραφές για τα άκαμπτα τμήματα τα ένσωματωμένα στις ζώνες ασφαλείας ή στα συστήματα συγκρατήσεως
 - 3.3.1. Τα άκαμπτα τμήματα, ως οι πόρτες, οι διατάξεις ρυθμίσεως, τα εξαρτήματα στερεώσεως, κλπ., δεν πρέπει να αυξάνουν τον κίνδυνο οσματικού τραυματισμού του χρησιμοποιούντος ή των άλλων επιβατών του οχήματος στην περίπτωση άτυχίματος.
 - 3.3.2. Η διάταξη άπαοφαλίσσεως της πόρτης πρέπει να είναι απόλυτως όρατή και εύκολου προσδόσεως για τόν φέροντα και δεν πρέπει να δύναται να άνοιχθεί λόγω άπροσεξίας ή τυχαίως. Η πόρτη πρέπει να είναι τοποθετημένη οέ θέση ή όποια να παρουσιάζει εύκολη πρόσβαση οέ άτομο πού παρέχει βοήθεια και τό όποιο προσπαθεί να έλευθερώσει τόν επιβάτη οέ περίπτωση κινδύνου.
 Η πόρτη πρέπει να έχει τοποθετηθεί κατά τρόπο ώστε να δύναται να άπασφαιισθεί υπό του φέροντος, τόσον άνευ φορτίσεως όσο και κατά τή συγκράτηση του δάρους του φέροντος, με μία άπλή και μοναδική κίνηση και κατά μία μόνο διεύθυνση διά της μιάς ή διά της άλλης χειρός. Στην περίπτωση των ζωνών ασφαλείας και των συστημάτων συγκρατήσεως για τα εμπρόσθια πλευρικά καθίσματα, ή πόρτη πρέπει να δύναται έπίσης να άσφαλίζεται με τήν ίδια μέθοδο.
 Πρέπει να έξακριβωθεί ότι, άν ή πόρτη εύρίσκεται οέ έπαφή μετά του χρησιμοποιούντος, τό πλάτος της επιφανείας έπαφής δεν είναι κατώτερο των 46 mm.
 - 3.3.3. Όταν ή ζώνη φέρεται υπό του χρησιμοποιούντος, πρέπει να ρυθμίζεται αυτόμάτως έπ' αυτού είτε πρέπει να έχει σχεδιασθεί οέ τρόπο ώστε ή διάταξη χειροκινήτου ρυθμίσεως να δύναται να είναι εύκολου προσδόσεως για τόν καθήμενο χρησιμοποιούντα και να είναι εύκολη στή χρήση. Πρέπει έπίσης να είναι δυνατόν να συσφίγγεται διά μιάς χειρός οέ συνάρτηση με τίς σωματικές διαστάσεις του χρησιμοποιούντος και τή θέση του καθίσματος του οχήματος.
 - 3.3.4. Οί ζώνες άσφαλείας και τα συστήματα συγκρατήσεως πού περιέχουν συσπειρωτήρες πρέπει να έχουν τοποθετηθεί κατά τρόπο ό όποιος να έπιτρέπει στους συσπειρωτήρες να λειτουργούν ορθώς και να έπανατυλίνουν τόν ιμάντα χωρίς δυσκολία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ

(Μέγιστο σχήμα χαρτου Α4 (210 × 297 mm))

Ένδειξη της διοικήσεως

Ένωστοποίηση περί της έπικυρώσεως ΕΟΚ, της άρνήσεως, της άνακλήσεως της έπικυρώσεως ΕΟΚ ή της έπεκτάσεως της έπικυρώσεως ΕΟΚ, της άρνήσεως, της άνακλήσεως της έπεκτάσεως της έπικυρώσεως ΕΟΚ ενός τύπου ζώνης άσφαλείας ή συστήματος συγκρατήσεως

- Αριθμός έπικυρώσεως
1. Σύστημα συγκρατήσεως/ζώνη τριών σημείων/κάτω του ύπογαστρίου/είδικου τύπου/μέ άπορροφητήρα ένεργείας/μέ συσπειρωτήρα άσφαλίσεως/αυτόματου/κατεπειγούσης⁽¹⁾
 2. Βιομηχανικό ή έμπορικό σήμα
 3. Χαρακτηρισμός του τύπου ζώνης ή συστήματος συγκρατήσεως δοθείς άπό τόν κατασκευαστή
 4. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή
 5. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του τυχόν έντολοδόχου του
 6. Έπεβλήθη πρόσ έπικύρωση ΕΟΚ, τήν
 7. Τεχνική ύπηρεσία έπιφορτισμένη με τίς δοκιμές έπικυρώσεως ΕΟΚ
 8. Έμερομηνία του χορηγηθέντος πρακτικού άπό τήν ύπηρεσία αυτή
 9. Αριθμός του χορηγηθέντος πρακτικού άπό τήν ύπηρεσία αυτή

10. Η επικύρωση ΕΟΚ χορηγήθη/άπερρίφθη(!) για γενική χρήση/γιά χρήση σέ ορισμένο δχημα ή οέ ορισμένους τύπους όχημάτων(!) (κατά περίπτωση, δλέπε συμπληρωματικό παράρτημα)
11. Θέση και είδος σημάνσεως
12. Τόπος
13. Ημερομηνία
14. Ύπογραφή
15. Συνάπτονται σέ παράρτημα τά ακόλουθα Έγγραφα πού φέρουν τόν αριθμό επικυρώσεως ΕΟΚ πού αναφέρεται άνωτέρω:
 - σχέδια, σχήματα και διαγράμματα τής ζώνης στά όποια περιλαμβάνεται κάθε άπορροφητήρας ενεργείας ή κάθε συσπειρωτήρας μέ τόν όποιο είναι έφοδιασμένη;
 - σχέδια, σχήματα και διαγράμματα τού συστήματος συγκρατήσεως, τής δομής τού όχηματος και τής δομής τού καθίσματος, ως επίσης και τών συστημάτων ρυθμίσεως και τών έξαρτημάτων στερεώσεως, στά όποια περιλαμβάνεται κάθε άπορροφητήρας ενεργείας ή κάθε συσπειρωτήρας μέ τόν όποιο είναι έφοδιασμένο.
 - φωτογραφίες τής ζώνης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ ΣΗΜΑ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ
 - 1.1. Κάθε ζώνη άσφαλείας ή κάθε σύστημα συγκρατήσεως πού είναι σύμφωνα μέ Έναν επικυρωμένο τύπο πρέπει νά φέρουν, κατ' έφαρμογή τής παρούσας όδηγίας, Ένα σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ.

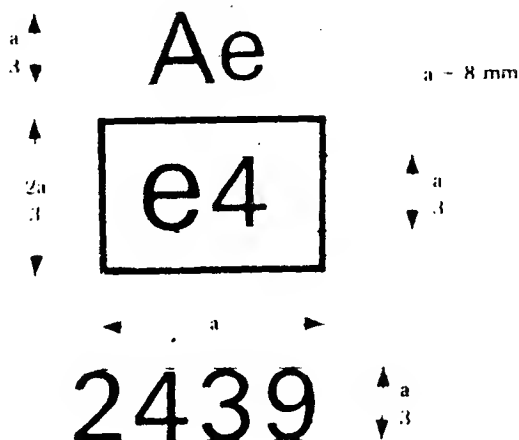
Τό σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ άποτελείται:

 - 1.1.1. 'Από Ένα όρθογώνιο οτό έσωτερικό τού όποιου είναι τοποθετημένο τό γράμμα «e» ακολουθούμενο από Έναν αριθμό ή σύνολο γραμμάτων διακριτικό τού Κράτους μέλους πού χορήγησε τήν επικύρωση:
 1. για τήν Όμοσπονδιακή Δημοκρατία τής Γερμανίας,
 - 2 για τή Γαλλία,
 - 3 για τήν Ίταλία,
 - 4 για τίς Κάτω Χώρες,
 - 6 για τό Βέλγιο,
 - 11 για τό Ένωμένο Βασίλειο,
 - 13 για τό Λουξεμβούργο,
 - 18 για τή Δανία,
 - IRL για τήν Ίρλανδία.
 - (Ε) για τήν Ελλάδα.
 - 1.1.2. 'Από τόν αριθμό επικυρώσεως τοποθετημένο κάτωθεν τού όρθογωνίου.
 - 1.1.3. 'Από τό ή τά ακόλουθα πρόσθετα σύμβολα τοποθετημένο(α) υπεράνω τού όρθογωνίου:
 - 1.1.3.1. Τό γράμμα «Α», όταν πρόκειται περί μιās ζώνης τριών σημείων, τό γράμμα «Β», όταν πρόκειται περί μιās ζώνης κάτω τού ύπογαστρίου, και τό γράμμα «S», όταν πρόκειται περί μιās ζώνης ειδικού τύπου.
 - 1.1.3.2. Τά σύμβολα πού προβλέπονται στό σημείο 1.1.3.1. συμπληρούνται μέ τά ακόλουθα σήματα:
 - 1.1.3.2.1. Τό γράμμα «e», όταν πρόκειται περί μιās ζώνης έφοδιασμένης μέ Έναν άπορροφητήρα ενεργείας.
 - 1.1.3.2.2. Τό γράμμα «r», όταν πρόκειται περί μιās ζώνης άσφαλείας έφοδιασμένης μέ Ένα συσπειρωτήρα, ακολουθούμενο από τόν αριθμό τού χρησιμοποιούμενου τύπου συσπειρωτήρος, σύμφωνα πρός τό σημείο 1.8 τού παραρτήματος I, και τό γράμμα «m», όταν ο χρησιμοποιούμενος συσπειρωτήρας είναι Ένας συσπειρωτήρας κατεπειγουσής άσφαλίσεως πολλαπλής ένισθησίας.
 - 1.1.3.3. Τό γράμμα «Z» προτάσσει τόν αριθμό τών συμβόλων πού προβλέπονται στό σημείο 1.1.3.1., όταν ή ζώνη άποτελεί τμήμα Ένα συστήματος συγκρατήσεως.
 - 1.2. Οί ένδειξεις πού προβλέπονται στό σημείο 1.1. πρέπει νά αναγράφονται κατά τρόπο ώστε νά είναι εύανάγνωστες και άνεξίτηλες διά τής χρήσεως είτε μιās έτικέτας είτε άπευθείας σημάνσεως. Ή πρόσθετος έπιγραφή ή ή χάραξη πρέπει νά δύνανται νά άνθίστανται στή χρήση.

(1) Διαγράφτε τήν ή τίς περιττή(ές) ένδειξη(εις)

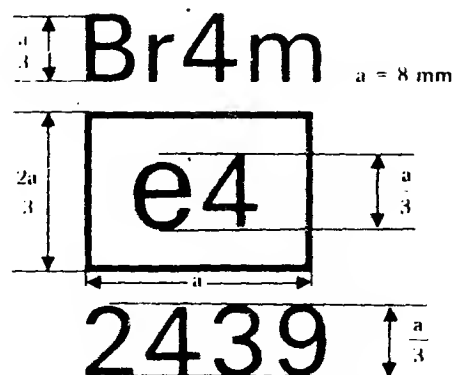
2. ΣΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ

2.1.



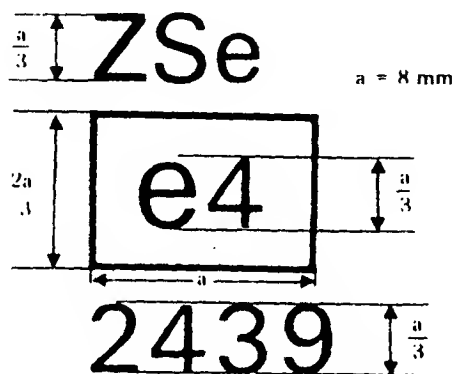
Ἡ φέρουσα τὸ ἀνωτέρω σῆμα ἐπικυρώσεως ΕΟΚ ζώνη εἶναι μία ζώνη τριῶν σημείων («Α»), ἐφοδιασμένη μὲ ἓνα ἀπορροφητήρα ἐνεργείας (e) καὶ ἐπικυρωμένη στὶς Κάτω Χῶρες (e4) ὑπὸ τὸν ἀριθμὸ 2439.

2.2.



Ἡ φέρουσα τὸ ἀνωτέρω σῆμα ἐπικυρώσεως ΕΟΚ ζώνη εἶναι μία ζώνη κάτω τοῦ ὑπογαστρίου («Β»), ἐφοδιασμένη μὲ ἓνα οὐοπειρωτήρα τοῦ τύπου 4 πολλαπλῆς εὐαισθησίας καὶ ἐπικυρωμένη στὶς Κάτω Χῶρες (e4) ὑπὸ τὸν ἀριθμὸ 2439.

2.3.



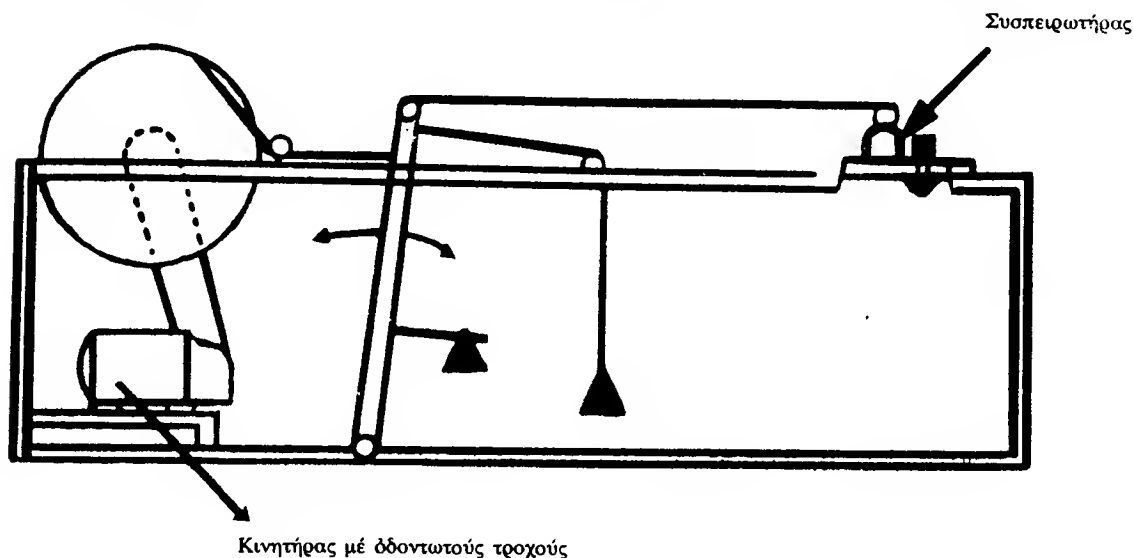
Ἡ φέρουσα τὸ ἀνωτέρω σῆμα ἐπικυρώσεως ΕΟΚ ζώνη εἶναι μία ζώνη εἰδικοῦ τύπου («S»), ἐφοδιασμένη μὲ ἓνα ἀπορροφητήρα ἐνεργείας (e) ἀποτελούσα τμήμα ἑνὸς συστήματος συγκρατήσεως («Z») καὶ ἐπικυρωμένη στὶς Κάτω Χῶρες (e4) ὑπὸ τὸν ἀριθμὸ 2439.

Σημείωση:

Ὁ ἀριθμὸς ἐπικυρώσεως καὶ τὸ(τά) σύμβολο(α) πρέπει νὰ εἶναι τοποθετημένα πλησίον τοῦ ὀρθογωνίου καὶ εἴτε ἀνωθεν εἴτε κάτωθεν τοῦ γράμματος «e» εἴτε στὰ ἀριστερὰ εἴτε στὰ δεξιὰ αὐτοῦ τοῦ γράμματος. Τὰ ψηφία τοῦ ἀριθμοῦ ἐπικυρώσεως πρέπει νὰ εὐρίσκονται στήν αὐτὴ πλευρὰ ἐν σχέσει μὲ τὸ γράμμα «e» καὶ νὰ εἶναι προσανατολισμένα κατὰ τὴν ἴδια φορὰ. Τό(τά) πρόσθετο(α) σύμβολο(α) πρέπει νὰ εἶναι ἐκ διαμέτρου ἀντίθετο(α) πρὸς τὸν ἀριθμὸ ἐπικυρώσεως. Ἡ χρῆση λατινικῶν ἀριθμῶν γιὰ τοὺς ἀριθμοὺς ἐπικυρώσεως πρέπει νὰ ἀποφεύγεται γιὰ νὰ μὴν ὑπάρχει σύγχυση μὲ τὰ ἄλλα σύμβολα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΚΙΜΗ ΑΝΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΣΥΣΠΕΙΡΩΤΗΡΩΝ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΚΙΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΥΣΠΕΙΡΩΤΗΡΩΝ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΥΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ

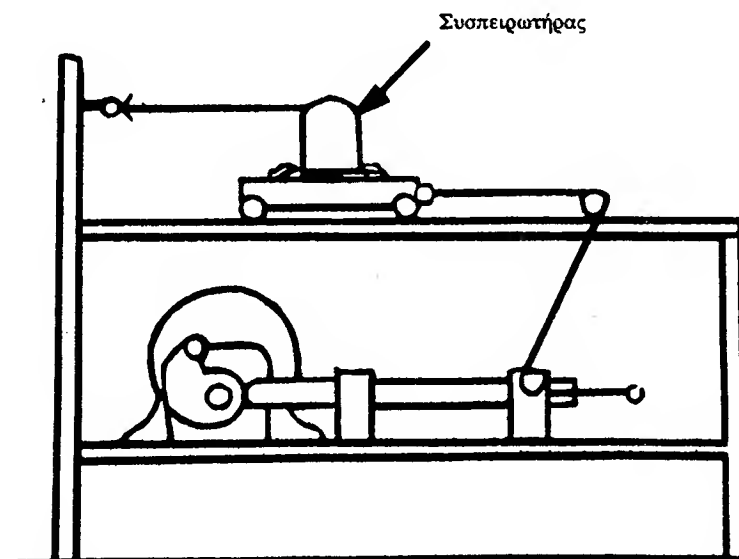
Ἡ κατωτέρω εἰκόνα παρουσιάζει μία συσκευή κατάλληλη γιὰ τίς δοκιμές αὐτές. Ἀποτελεῖται ἀπὸ ἓναν κινητήρα πού φέρει ἔκκεντρο τοῦ ὁποίου τὸ ἔλαστρο συνδέεται μὲ νήματα μὲ μία μικρὴ ἄμαξα τοποθετημένη ἐπὶ ὀλισθητήρων. Τὸ ἔλαστρο περιέχει μία διάταξη «ἀπορροφῆσεως τῆς κινήσεως» πού ἀπορροφᾷ κάθε κίνηση ὅταν τὸ τύμπανο περιελίξεως ἀσφαλίζει πρὶν νὰ τελειώσῃ ἡ πλήρης διαδρομὴ τοῦ ἔλαστρου. Ἡ κατασκευὴ τοῦ ἔκκεντρου καὶ ἡ ταχύτητα τοῦ κινητήρα ἔχουν σχεδιασθεῖ κατὰ τρόπο ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ προδιαγραφομένη ἐπιτάχυνση μὲ ἓνα ρυθμὸ αὐξήσεως πού ὑποδεικνύεται στὸ σημεῖο 2.7.7.2.2. τοῦ παραρτήματος I. Ἡ διαδρομὴ πρέπει νὰ εἶναι ἀνωτέρα τῆς μεγίστης ἐπιτρεπομένης μετατοπίσεως τοῦ ἱμάντος πρὸ τῆς ἀσφαλίσσεως.

Ἐπὶ τῆς ἄμαξης τοποθετεῖται ἓνα ὑποστηρίγμα πού δύναται νὰ περιστρέφεται κατὰ τρόπο πού νὰ ἐπιτρέπει στὸ συσπειρωτήρα νὰ τοποθετεῖται σὲ διαφόρους θέσεις σὲ σχέση πρὸς τὴ διεύθυνση μετατοπίσεως τῆς ἄμαξης.

Γιὰ τίς δοκιμές εὐαισθησίας τῶν συσπειρωτήρων στὶς μετατοπίσεις τοῦ ἱμάντος, ὁ συσπειρωτήρας τοποθετεῖται ἐπὶ ἑνὸς καταλλήλου σταθεροῦ ὑποστηρίγματος καὶ ὁ ἱμάντας συνδέεται στὴν ἄμαξα.

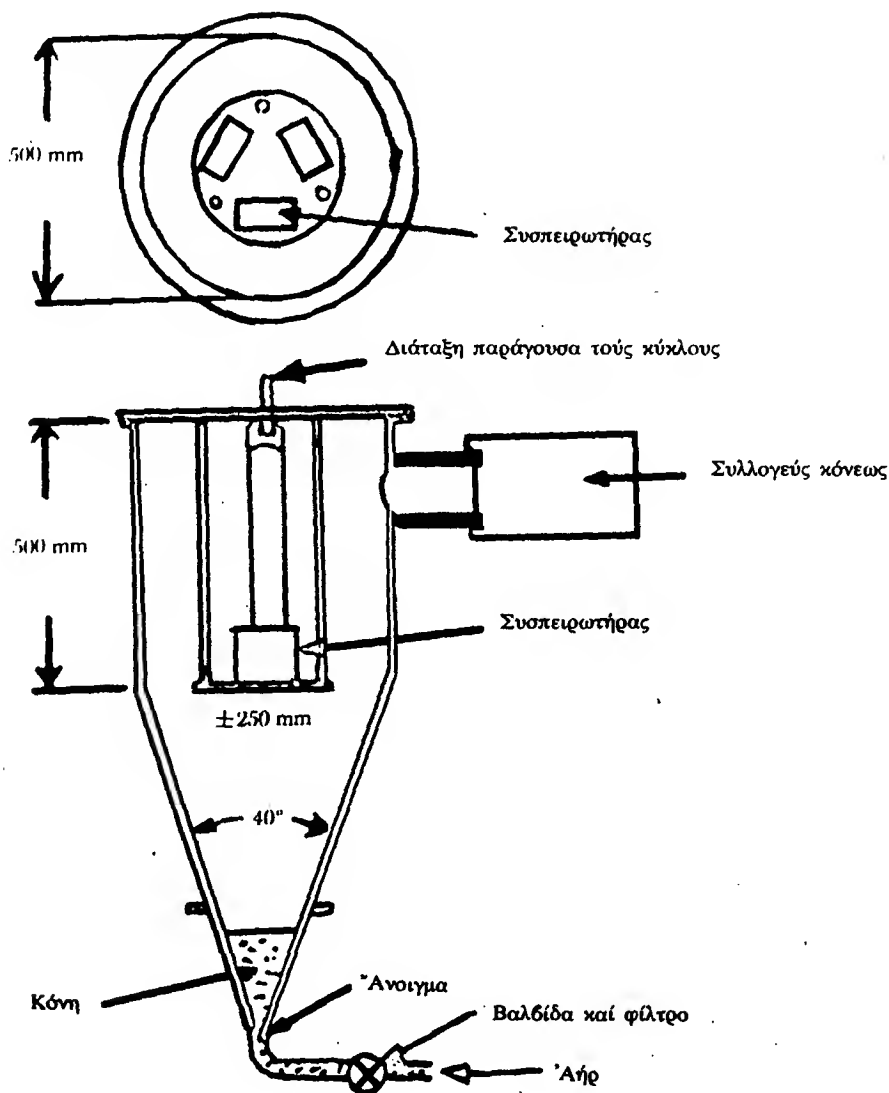
Γιὰ τίς ἀνωτέρω δοκιμές, τὰ ὑποστηρίγματα ἢ τὰ ἄλλα στοιχεῖα πού παρέχονται ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ ἢ τὸν ἐντολοδόχο του πρέπει νὰ εἶναι ἐνσωματωμένα στὴν ἐγκατάσταση δοκιμῆς γιὰ νὰ ἀναπαρασταθεῖ ὅσο τὸ δυνατόν πλέον πιστὰ ἡ τοποθέτηση στὸ ἐσωτερικὸ ἑνὸς ὀχήματος.

Τὰ ὑποστηρίγματα ἢ τὰ ἄλλα στοιχεῖα τὰ ἀπαραίτητα γιὰ νὰ ἀναπαρασταθεῖ ἡ τοποθέτηση στὸ ἐσωτερικὸ ἑνὸς ὀχήματος πρέπει νὰ παρέχονται ἀπὸ τὸν κατασκευαστὴ ἢ τὸν ἐντολοδόχο του.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΚΙΜΗ ΑΝΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΣΥΣΠΕΙΡΩΤΗΡΩΝ ΣΤΗΝ ΚΟΝΗ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΜΑΞΑΣ, ΤΟΥ ΚΑΘΙΣΜΑΤΟΣ, ΤΩΝ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΣ ΣΤΑΣΕΩΣ

1. ΑΜΑΞΑ

Αν πρόκειται περί δοκιμών ζωνών ασφαλείας, ή μάζα της άμαξας που φέρει μόνον τό κάθισμα είναι 400 ± 20 kg. Αν πρόκειται περί δοκιμών συστημάτων συγκρατήσεως, ή μάζα της άμαξας, μετά της δομής του προσδεμένου οχήματος, είναι 800 kg. Πάντως, αν είναι απαραίτητο, ή ολική μάζα της άμαξας καί της δομής του οχήματος αυξάνεται κατά ένα ποσό 200 kg. Σε καμία περίπτωση ή ολική μάζα δέν πρέπει νά διαφέρει της ονομαστικής τιμής πλέον των ± 40 kg.

2. ΚΑΘΙΣΜΑ

Αν πρόκειται περί δοκιμών συστημάτων συγκρατήσεως, τό κάθισμα είναι στερεάς κατασκευής καί παρουσιάζει μία λεία επιφάνεια. Οί ένδείξεις της εικόνας 1 τηρούνται εξασφαλίζοντας ότι κανένα μεταλλικό τμήμα δέν δύναται νά έλθει ρέ έπαφή μετά της ζώνης.

3. ΑΓΚΥΡΩΣΕΙΣ

Οι άγκυρώσεις διατάσσονται σύμφωνα με τις ενδείξεις της εικόνας 1. Τα σημεία που αντιστοιχούν στη διάταξη των άγκυρώσεων δεικνύουν τη θέση της στερεώσεως των άκρων της ζώνης επί της άμαξας ή, κατά περίπτωση, επί των διατάξεων μετρήσεως των δυνάμεων. Η δομή που φέρει τις άγκυρώσεις είναι άκαμπτος. Η ανωτέρω άγκύρωση δεν πρέπει να μετατοπίζεται πλέον των 0,2 mm κατά την κατά μήκος διεύθυνση, αν μία φόρτιση 98 daN εφαρμόζεται επ' αυτής κατά τη διεύθυνση αυτή. Η άμαξα πρέπει να έχει κατασκευασθεί κατά τρόπο ώστε να μη δημιουργείται καμία μόνιμη παραμόρφωση στα τμήματα που φέρουν τις άγκυρώσεις κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

4. ΔΙΑΤΑΞΗ ΣΤΑΣΕΩΣ

Η διάταξη αυτή αποτελείται από δύο ταυτοσήμες απορροφητήρες συναρμολογημένους εν παραλλήλῳ ἐκτός της περιπτώσεως συγκατάνεως όπου χρησιμοποιούνται τέσσερις απορροφητήρες για την ονομαστική μάζα των 800 kg. Αν είναι απαραίτητο, ένας συμπληρωματικός απορροφητήρας χρησιμοποιείται για κάθε αύξηση 200 kg της ονομαστικής μάζας.

Κάθε απορροφητήρας αποτελείται από:

- ένα περιβάλλωμα σχηματιζόμενο από ένα χαλύδιδνο σωλήνα,
- ένα σωλήνα πολυουραιθανίου που απορροφά την ενέργεια,
- ένα λειασμένο χαλύδιδνο τμήμα σχήματος ελαίας που εισχωρεί στον απορροφητήρα,
- μία ράβδο και μία πλάκα κρούσεως.

Οι διαστάσεις των διαφόρων τμημάτων αυτού του απορροφητήρα δεικνύονται στις εικόνες 2, 3 και 4. Τα χαρακτηριστικά του απορροφώντος υλικού εξειδικεύονται κατωτέρω. Αμέσως πριν από καθμία εκ των δοκιμών, οι σωλήνες πρέπει να διατηρούνται τουλάχιστον επί δώδεκα ώρες σε μία θερμοκρασία περιλαμβανομένη μεταξύ 15 και 30° C χωρίς να χρησιμοποιηθούν. Οι απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να ικανοποιεί η διάταξη στάσεως αναφέρονται στο παράρτημα ΙΧ. Είναι δυνατόν να γίνει αποδεκτή κάθε άλλη διάταξη που δίδει ισοδύναμα αποτελέσματα.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΠΟΡΡΟΦΗΤΗΡΑ ΥΛΙΚΟΥ

(Μέθοδος ASTM D 735, ἐκτός ἀντιθέτων ἐνδείξεων)

Σκληρότητα shore A: 95 ± 2

Άντοχή στη θραύση: $R_0 \geq 343 \text{ daN/cm}^2$

Ελάχιστη επιμήκυνση: $A_0 \geq 400\%$

Ελαστική σταθερά — οέ 100% επιμήκυνση: $\geq 108 \text{ daN/cm}^2$

— οέ 300% επιμήκυνση: $\geq 235 \text{ daN/cm}^2$

Ευθραυστότητα στο ψύχος (μέθοδος ASTM D 736): 5 ώρες σε -55°C

Συμπίεση set (μέθοδος B): 22 ώρες οέ $70^\circ \text{C} \leq 45\%$

Πυκνότητα οέ 25°C : 1,05 έως 1,10

Γήρανση στον αέρα (μέθοδος ASTM D 573):

- 70 ώρες οέ 100°C — σκληρότητα shore A: μέγιστη μεταβολή ± 3
- άντοχή στη θραύση: ελάττωση $< 10\%$ του R_0
- επιμήκυνση: ελάττωση $< 10\%$ του A_0
- μάζα: ελάττωση $< 1\%$

Εμβάπτιση ἐντός ελαίου (μέθοδος ASTM αριθ. 1 oil):

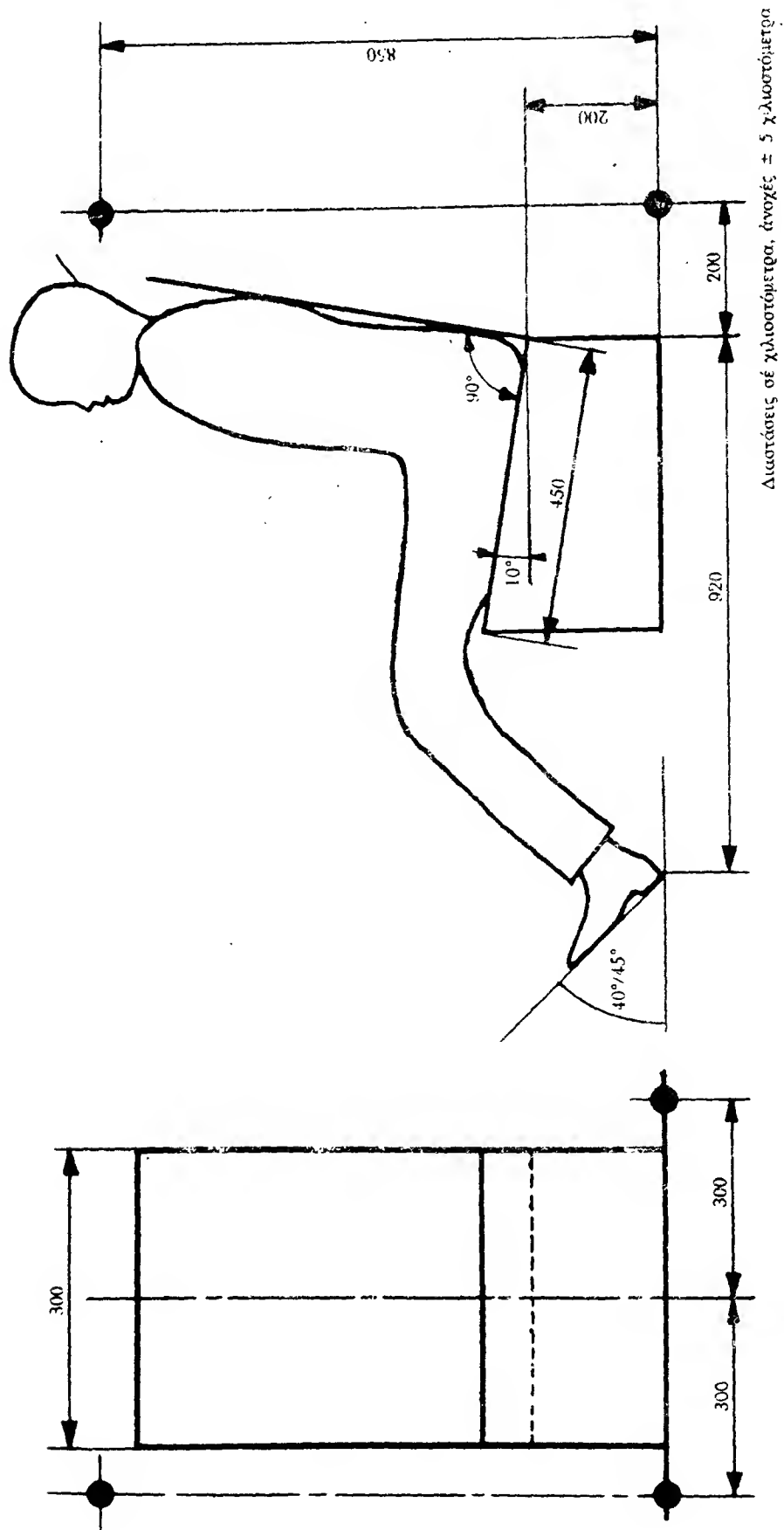
- 70 ώρες οέ 100°C — σκληρότητα shore A: μέγιστη μεταβολή ± 4
- άντοχή στη θραύση: ελάττωση $< 15\%$ του R_0
- επιμήκυνση: ελάττωση $< 10\%$ του A_0
- δγκος: διόγκωση $< 5\%$

Εμβάπτιση ἐντός ελαίου (μέθοδος ASTM αριθ. 3 oil):

- 70 ώρες οέ 100°C — άντοχή στη θραύση: ελάττωση $< 15\%$ του R_0
- επιμήκυνση: ελάττωση $< 15\%$ του A_0
- δγκος: διόγκωση $< 20\%$

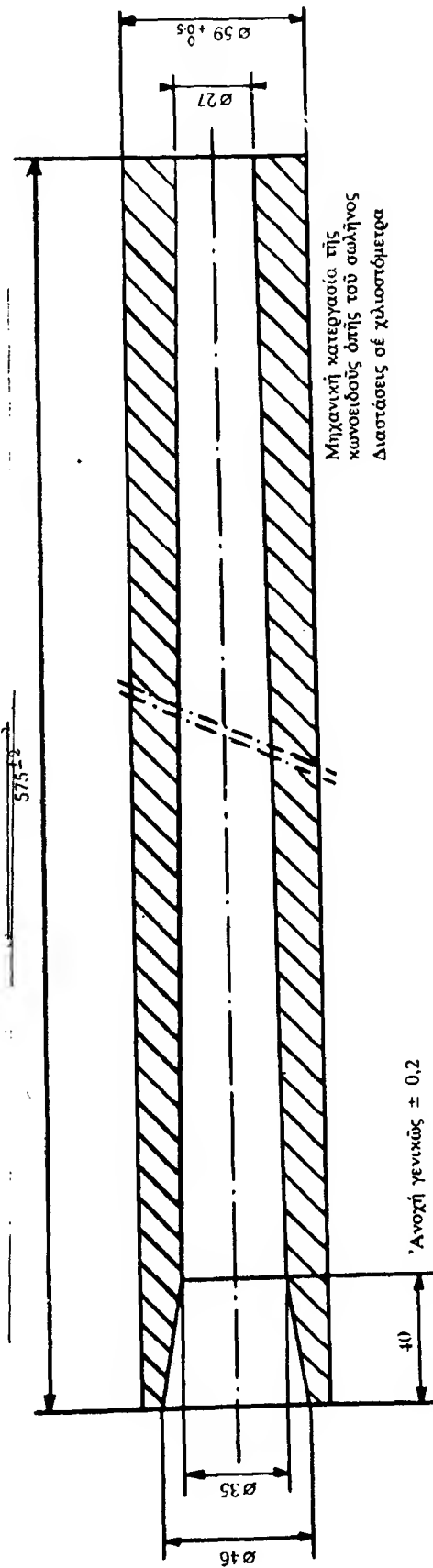
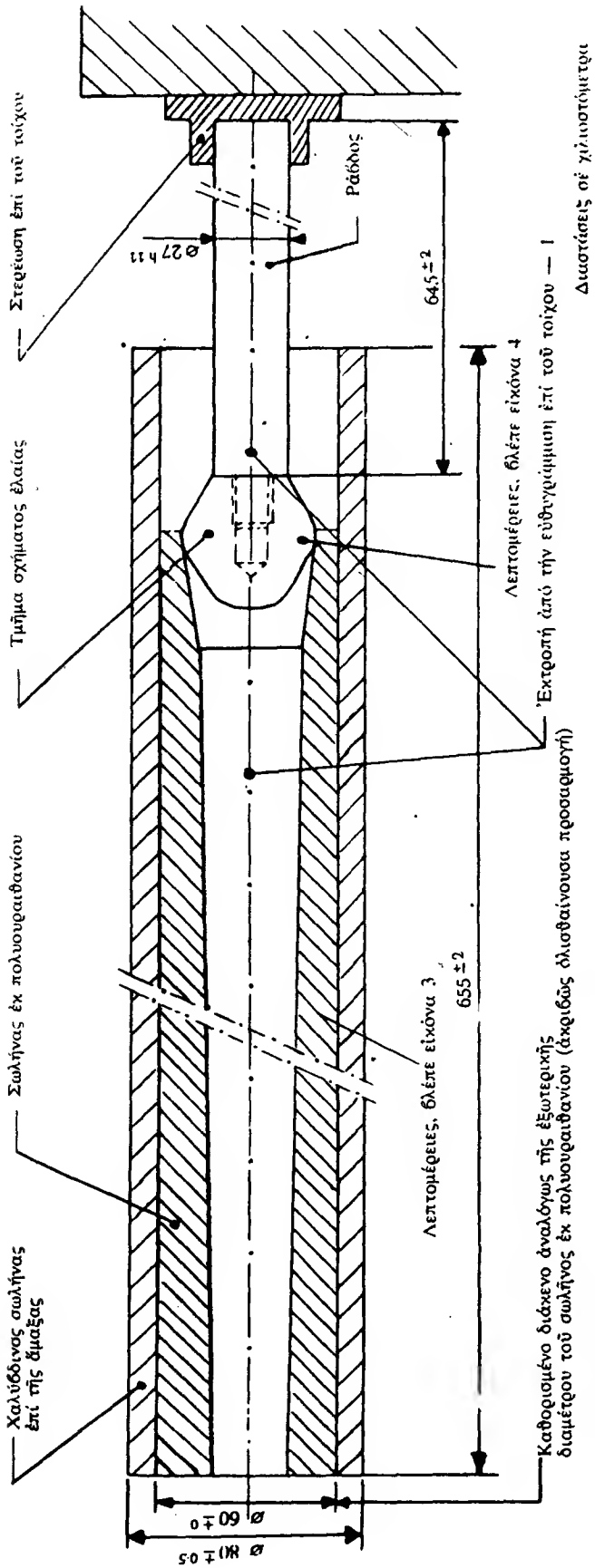
Εμβάπτιση ἐντός του άπεσταγμένου ύδατος:

- 1 έβδομάδα οέ 70°C — άντοχή στη θραύση: ελάττωση $< 35\%$ του R_0
- επιμήκυνση: αύξηση $< 20\%$ του A_0

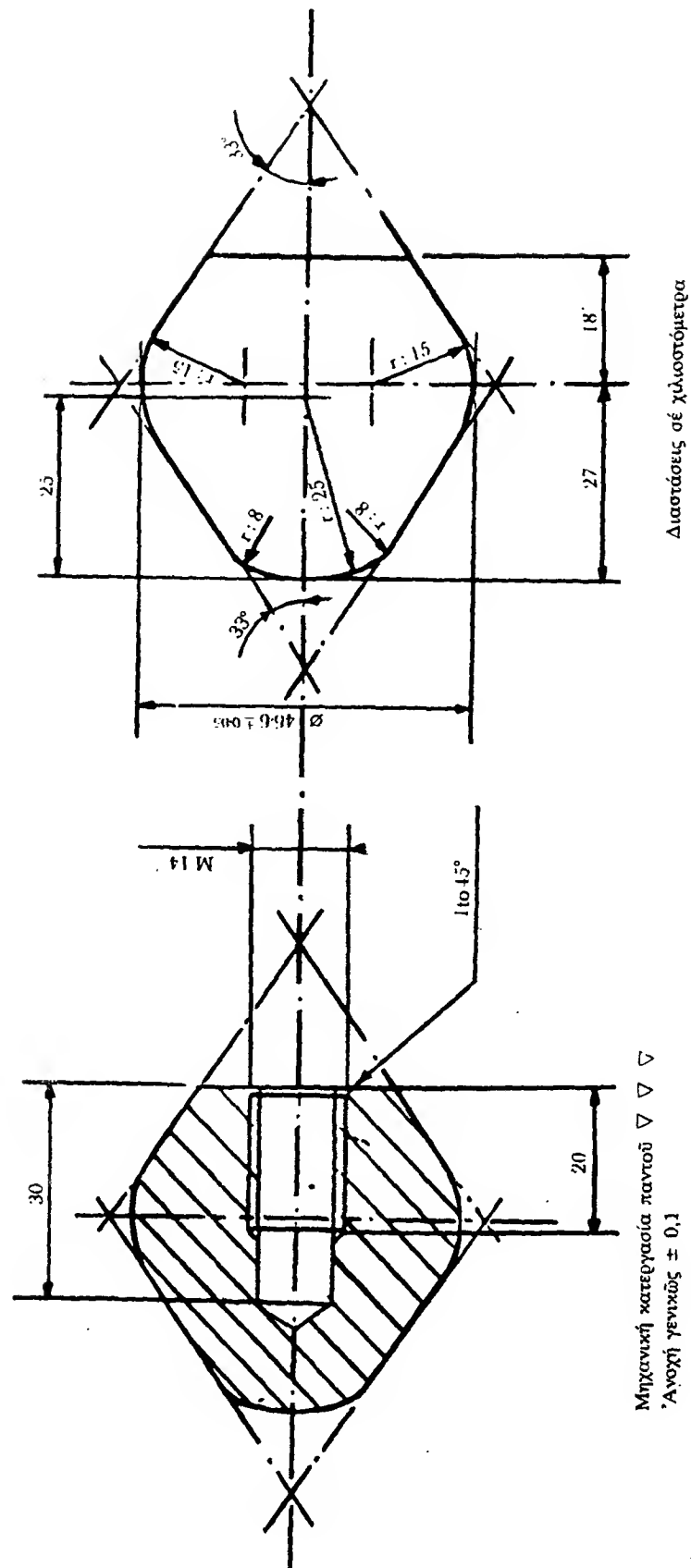


Εικόνα 1

"Αρμα, κάθισμα, άγκυρώσεις



Εικόνα 3
Διάταξη στάσεως
(Σωλήνας εκ πολυουρεθανίου)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

I. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

1.1. Γενικότητες

Τά κύρια χαρακτηριστικά του ανδρικού ατόμου δεικνύονται στις ακόλουθες εικόνες και πίνακες:

εικόνα 1: πλευρική όψη: κεφαλή, λαιμός και κορμός.

εικόνα 2: εμπροσθία όψη: κεφαλή, λαιμός και κορμός.

εικόνα 3: πλευρική όψη: ισχίο, μηρός και κνήμη.

εικόνα 4: εμπροσθία όψη: ισχίο, μηρός και κνήμη.

εικόνα 5: κύριες διαστάσεις.

εικόνα 6: ανδρικό ού καθήμενη θέση, όπου δεικνύονται:

— ή θέση του κέντρου βάρους.

— ή θέση των σημείων στα οποία μετρείται ή μετατόπιση.

— τό ύψος του ώμου.

πίνακας 1: κωδικοί, ονόματα και κύριες διαστάσεις των στοιχείων του ανδρικού.

πίνακας 2: μάξα της κεφαλής, του λαιμού, του κορμού, των μηρών και της κνήμης.

1.2. Περιγραφή του ανδρικού

1.2.1. Δομή της κνήμης (βλέπε εικόνες 3 και 4)

Η δομή της κνήμης αποτελείται από τρία στοιχεία:

— πλάκα του πέλματος του ποδός (30),

— καθεαυτός οωλήνας της κνήμης (29),

— οωλήνας του γόνατος (26).

Ο οωλήνας του γόνατος φέρει δύο ακμές που περιορίζουν την κίνηση της κνήμης προς το εξωτερικό του μηρού.

Θεωρώντας ως θέση εκκίνησης την ευθεία θέση, η κνήμη δύναται να στρέφεται προς τα όπισθι κατά 120° περίπου.

1.2.2. Δομή του μηρού (βλέπε εικόνες 3 και 4)

Η δομή του μηρού αποτελείται από τρία στοιχεία:

— οωλήνας του γόνατος (22),

— ράβδος του μηρού (21),

— οωλήνας του ισχίου (20).

Γιά να περιορισθούν οι κινήσεις του γόνατος, ο οωλήνας του γόνατος (22) φέρει δύο αυλακώσεις στις οποίες κινούνται οι προεξοχές της κνήμης.

1.2.3. Δομή του κορμού (βλέπε εικόνες 1 και 2)

Η δομή του κορμού περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

— οωλήνας του ισχίου (2),

— άλυσος μετά κυλίνδρων (4),

— πλευρές (6) και (7),

— στέρνο (8),

— στερέωση της αλύσεως στο (3) ως επίσης και εν μέρει στο (7) και (8).

1.2.4. Λαιμός (βλέπε εικόνες 1 και 2)

Ο λαιμός σχηματίζεται από επτά δίσκους εκ πολυουραιθάνιου (9). Ο βαθμός άκαμψίας του λαιμού δύναται να μεταβάλλεται με τη βοήθεια ενός μηχανισμού ρυθμίσεως της αλίσσεως.

1.2.5. Κεφαλή (βλέπε εικόνες 1 και 2)

Η κεφαλή (15) είναι κενή. Το πολυουραιθάνιο ενισχύεται από χαλύβδινες ταινίες (17). Ο μηχανισμός ρυθμίσεως της αλύσεως που επιτρέπει τη ρύθμιση του λαιμού αποτελείται από έναν άγκυρα πολυαμίδης (10), ένα σωλήνα απομακρύνσεως (11) και ένα στοιχείο τάσεως (12) και (13).

Ἡ κεφαλὴ δύναται νὰ στρέφεται στὴν ἄρθρωση τῶν πρώτου καὶ δευτέρου ἀνθενικῶν σπονδύλων (ἄρθρωση ἄτλας-ἄξων) ποὺ περιλαμβάνει τὸ στοιχεῖο τάσεως (14) καὶ (18), τὸ σωλήνα ἀπομακρύνσεως (16) καὶ τὸν ὄγκο ἐκ πολυαμίδης (10).

1.2.6. Σύνδεση τῆς ἀρθρώσεως τοῦ γόνατος (βλέπε εἰκόνα 4)

Ἡ κνήμη καὶ οἱ μηροὶ συνδέονται διὰ τοῦ σωλήνος (27) καὶ τοῦ στοιχείου τάσεως (28).

1.2.7. Σύνδεση τῆς ἀρθρώσεως τοῦ ἰσχίου (βλέπε εἰκόνα 4)

Οἱ μηροὶ καὶ ὁ κορμὸς συνδέονται διὰ τοῦ σωλήνος (23), τῶν πλακῶν τριβῆς (24) καὶ τοῦ στοιχείου τάσεως (25).

1.2.8. Πολυουραιθάνιο

Τύπος: PU 123 CH compound
Σκληρότητα: 50-60 shore A

1.2.9. Ἐπικαλύψεις

Τὸ ἀνδρικόελο φέρει εἰδικές ἐπικαλύψεις.

2. ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΤΗΣ ΜΑΖΑΣ

Γιὰ νὰ ρυθμιστοῦν οἱ διαστάσεις τοῦ ἀνδρικόελου ἀνάλογα μέ τὴν ὀλική μάζα του, ὡς συναρτήσεις ὀρισμένων τιμῶν, ἡ κατανομή τῆς μάζας αὐτῆς πρέπει νὰ ρυθμίζεται διὰ τῆς χρήσεως ἑξὶ διορθωτικῶν μαζῶν, ἐνός χιλιογράμμου ἢ καθεμιά, δυναμένων νὰ τοποθετηθοῦν ἐπὶ τῆς ἀρθρώσεως τοῦ ἰσχίου. Ἐξὶ ἄλλες μάζες ἀπὸ πολυουραιθάνιο, ἐνός χιλιογράμμου ἢ καθεμιά, δύνανται νὰ τοποθετηθοῦν στὴν πλάτη τοῦ κορμοῦ.

3. ΕΠΙΣΤΡΩΜΑ

Ἐνα εἰδικό ἐπίστρωμα στερεοῦται μεταξὺ τοῦ κορμοῦ τοῦ ἀνδρικόελου καὶ τῆς ἐπικαλύψεως. Τὸ ἐπίστρωμα αὐτὸ πρέπει νὰ ἔχει γίνε ἀπὸ ἀφρώδες πολυουραιθάνιο ἀνταποκρινόμενο στὶς ἀκόλουθες προδιαγραφές:

— σκληρότητα: 7-10 shore A,

— πάχος: 25 ± 5 mm.

Πρέπει νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἀντικατάστασή του.

4. ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΣΕΩΝ

4.1. Γενικότητες

Γιὰ νὰ ἐπιτυγχάνονται ἀναπαραγώγιμα ἀποτελέσματα, εἶναι ἀπαραίτητο νὰ ἐξειδικευθοῦν καὶ νὰ ἐλέγχονται οἱ τριδές μεταξὺ τῶν διαφορῶν ἀρθρώσεων.

4.2. Ἀρθρώσεις τοῦ γόνατος:

Ρυθμίζεται ἡ ἄρθρωση τοῦ γόνατος.

Διευθετοῦνται κατακόρυφα οἱ μηροὶ καὶ ἡ κνήμη.

Ἡ κνήμη στρέφεται κατὰ 30° .

Χαλαροῦται πολὺ βραδέως τὸ περικόχλιο τοῦ στοιχείου τάσεως ὡς τὴ στιγμή κατὰ τὴν ὁποία ἡ κνήμη πίπτει ὑπὸ τὴν ἐπίδραση τοῦ βάρους της.

Τὸ περικόχλιο πρέπει νὰ στερεωθεῖ στὴ θέση αὐτή.

4.3. Ἀρθρώσεις τοῦ ἰσχίου:

Οἱ ἀρθρώσεις τοῦ ἰσχίου ρυθμίζονται παραβιάζοντας τὴν ἀκαμψία τους. Οἱ μηροὶ τοποθετοῦνται οὐ ὀριζόντια θέση καὶ ὁ κορμὸς οὐ κατακόρυφη θέση.

Ὁ κορμὸς στρέφεται πρὸς τὰ ἔμπρὸς μέχρις οὗ ἡ σχηματιζομένη μετὰ τῶν μηρῶν γωνία εἶναι 60 μοῖρες.

Τὸ στοιχεῖο τάσεως χαλαροῦται πολὺ βραδέως ὡς τὴ στιγμή κατὰ τὴν ὁποία ὁ κορμὸς πίπτει ὑπὸ τὴν ἐπίδραση τοῦ βάρους του. Τὸ περικόχλιο στερεοῦται στὴ θέση αὐτή.

4.4. Ἀρθρωση ἄτλας-ἄξων:

Ἡ ἄρθρωση αὐτὴ πρέπει νὰ ρυθμισθεῖ κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε, οὐ περίπτωση ἐπιπλοῦσας πρὸς τὰ ἔμπρὸς ἢ πρὸς τὰ ὀπίσω, νὰ ἀντέχει μόλις στὸ βάρος της.

4.5. Λαμὸς:

Ὁ λαμὸς πρέπει νὰ ρυθμισθεῖ μέ τὴ βοήθεια τοῦ μηχανισμοῦ ρυθμίσεως τῆς ἁλύσεως (13).

Ὅταν ὁ λαμὸς ἔχει ρυθμισθεῖ, τὸ ἀνώτατο ἄκρο τοῦ στοιχείου τάσεως μετατοπίζεται κατὰ 40 ἕως 60 mm διὰν ὑπὸκειται οὐ μίαν φόρτιση 10 daN ἐφαρμοζομένη ὀριζοντίως.

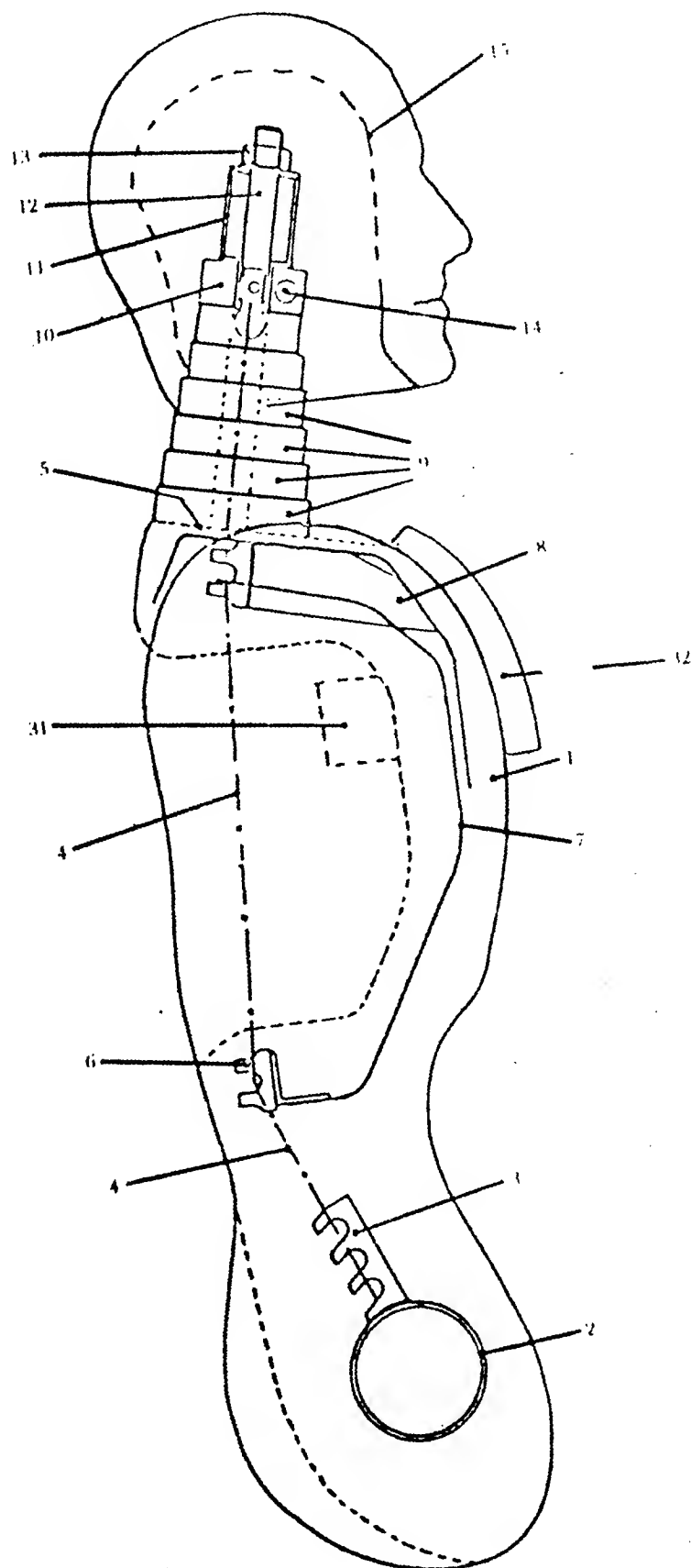
ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Αριθμός	Χαρακτηρισμός	Υλικό	Διαστάσεις
1	Υλικό του οώματος	πολυουρεθαιθάνιο	—
2	Σωλήν του λοχίου	χάλυψ	76×70×100 mm
3	Στερεώσεις της αλυσέως	χάλυψ	25×10×70 mm
4	Άλυσος μετά κλίνδρων	χάλυψ	3/4 mm
5	Επίτεδο του ὄμου	πολυουρεθαιθάνιο	—
6	Πλευρές (ελασματικό σχήμα)	χάλυψ	30×30×3×250 mm
7	Πλευρές	πλάκα από διάτρητο χάλυβα	400×85×1,5 mm
8	Στέρνο	πλάκα από διάτρητο χάλυβα	250×90×1,5 mm
9	Δίοκοι (6)	πολυουρεθαιθάνιο	Ø 90×20 mm Ø 80×20 mm Ø 75×20 mm Ø 70×20 mm Ø 65×20 mm Ø 60×20 mm 60×60×25 mm 40×40×2×50 mm
10	Όγκος	πολυαμίδη	—
11	Σωλήν απομακρύνσεως	χάλυψ	M 16×90 mm
12	Κοιλίας του στοιχείου	χάλυψ	M 16
13	Περικόχλιο του στοιχείου	χάλυψ	—
14	Στοιχείο τάσεως	χάλυψ	Ø 12×130 mm (M 12)
15	Κεφαλή	χάλυψ	—
16	Σωλήνας απομακρύνσεως	χάλυψ	Ø 18×13×17 mm
17	Πλάκα ἐνισχύσεως	χάλυψ	30×3×500 mm
18	Περικόχλια του στοιχείου	χάλυψ	M 12
19	Μηροί	πολυουρεθαιθάνιο	—
20	Σωλήνας του λοχίου	χάλυψ	76×70×80 mm
21	Ταινία του μηρού	χάλυψ	30×30×440 mm
22	Σωλήνας του γόνατος	χάλυψ	52×46×40 mm
23	Σωλήνας συνδέσεως	χάλυψ	70×64×250 mm

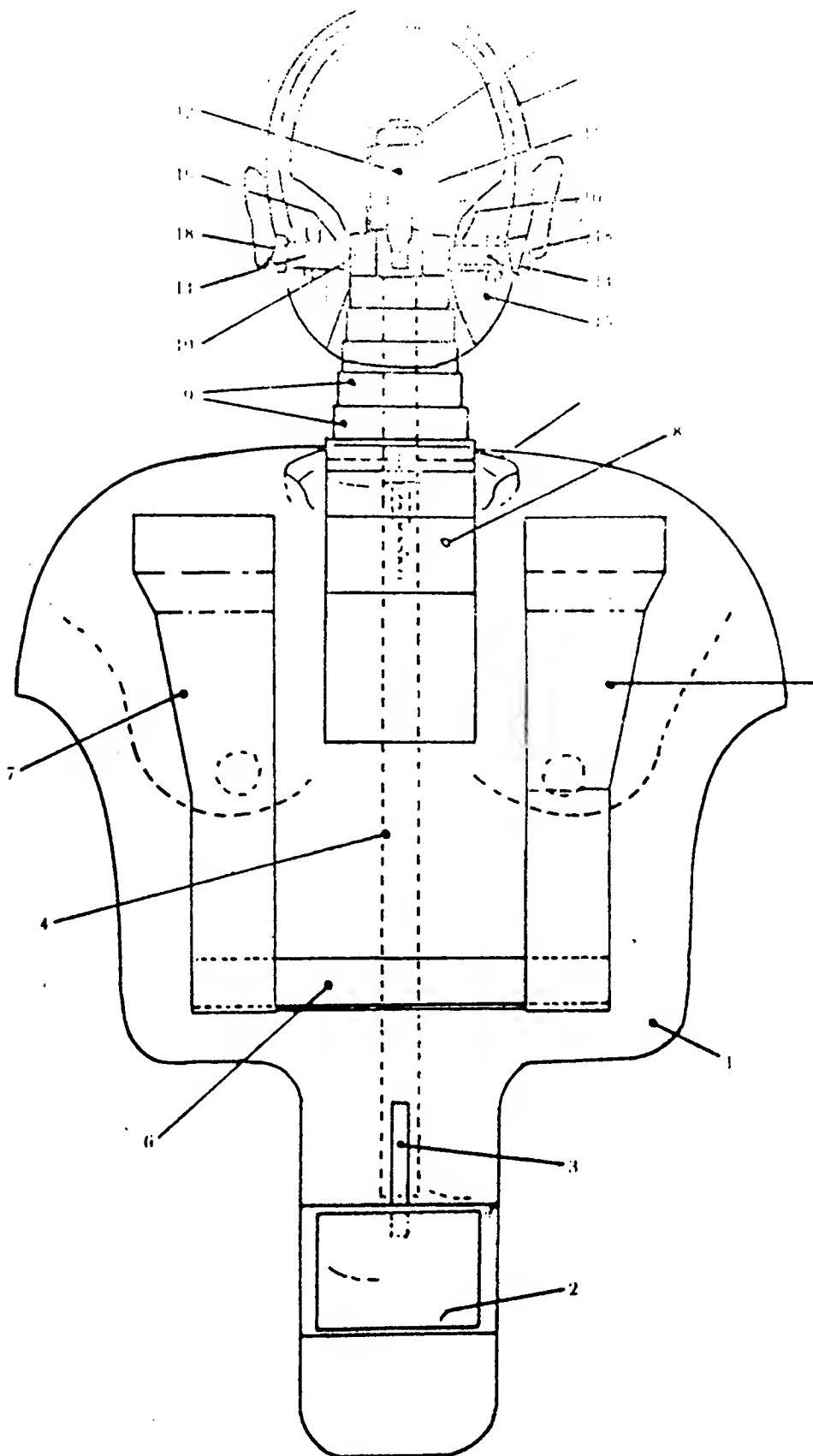
ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Στοιχεία του ἀνθρακένιου	Μάζα σε χιλιόγραμμα
Κεφαλή + λαμῶς	4,6 ± 0,3
Κορμός + βραχίονες	40,3 ± 1,0
Μηροί	16,2 ± 0,5
Κνήμη + πούς	9,0 ± 0,5
Όλική μάζα στην οποία περιλαμβάνονται οι διορθωτικές μάζες	75,5 ± 1,0

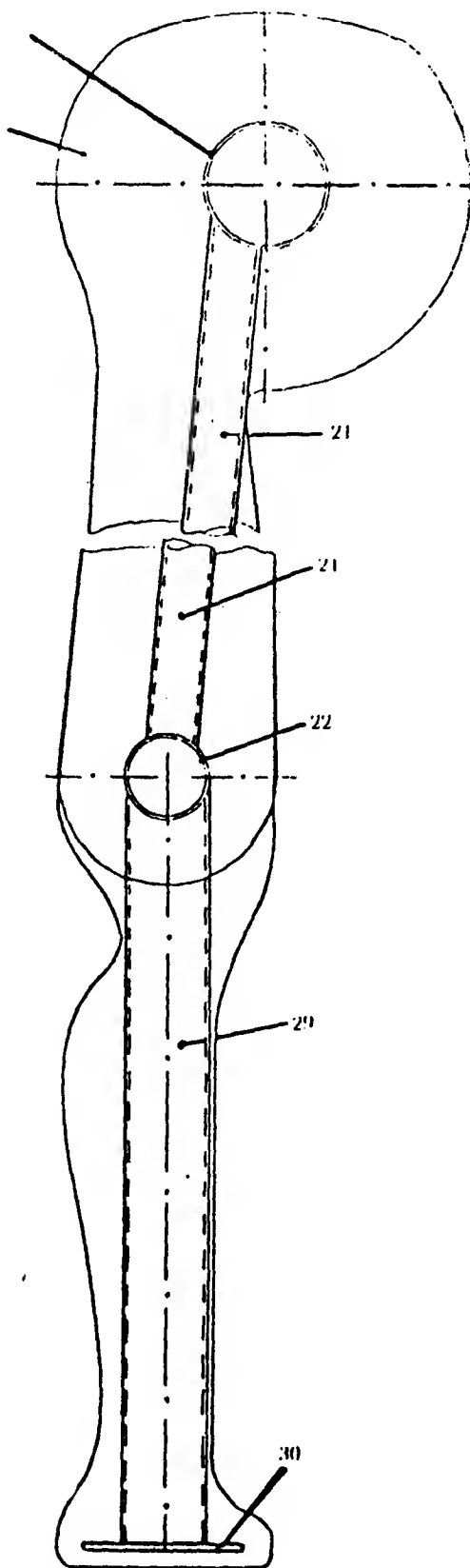
24	Πλάκα τριδής (4)	χάλυψ	160×75×1 mm
25	Στοιχείο τάσεως	χάλυψ	M 12×320 πλάκες και περικόχλια
26	Σωλήνας του γόνατος	χάλυψ	52×46×160 mm
27	Σωλήνας συνδέσεως μετά του γόνατος	χάλυψ	44×39×190 mm
28	Πλάκα του στοιχείου τάσεως	χάλυψ	Ø 70×4 mm
29	Σωλήνας της κνήμης	χάλυψ	50×50×2×460 mm
30	Πλάκα του πέλματος του ποδός	χάλυψ	100×170×3 mm
31	Διορθωτικές μάζες του κορμού (6)	πολυουρεθαιθάνιο	κάθε μάζα, περίπου 1 kg
32	Διορθωτικό επίστρωμα	ἀφρώδες πολυαιθυλένιο	350×250×25 mm
33	Επικαλύψεις	βιμβρακρό και ταινίες εκ πολυαμίδης	—
34	Διορθωτική μάζα της ἀρθρώσεως του λοχίου (6)	χάλυψ	κάθε μάζα περίπου 1 kg



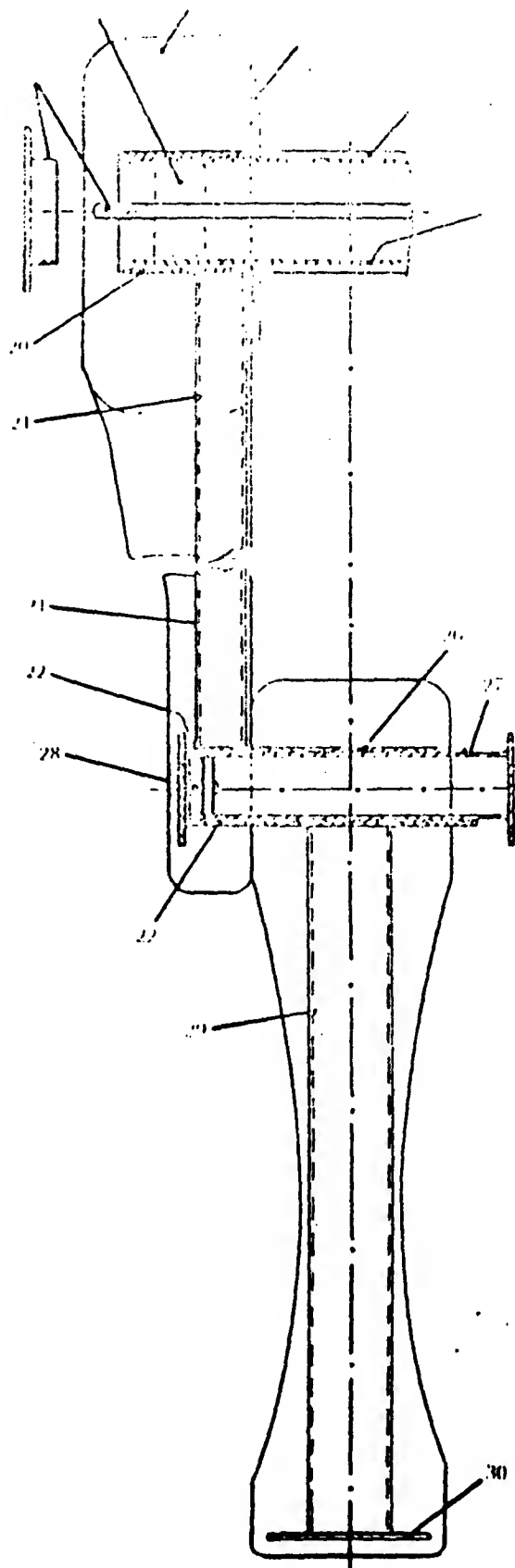
Είχονα 1



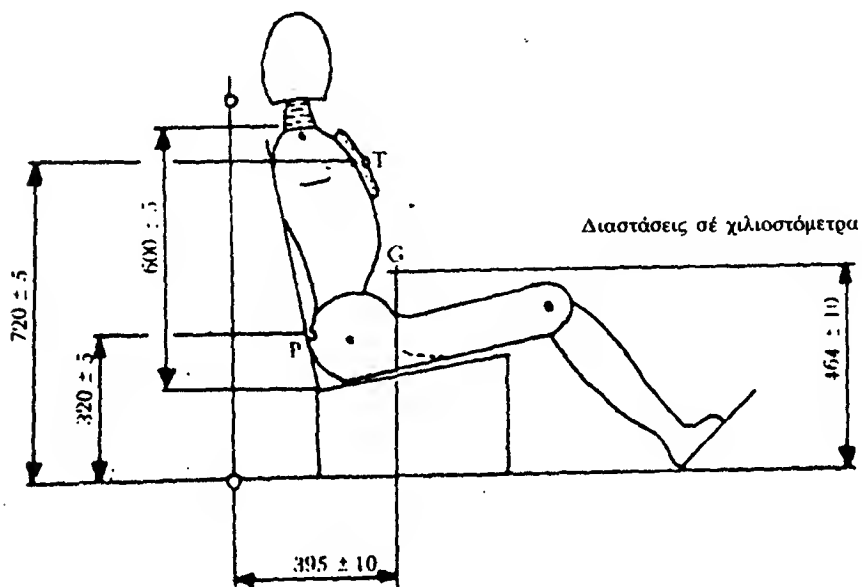
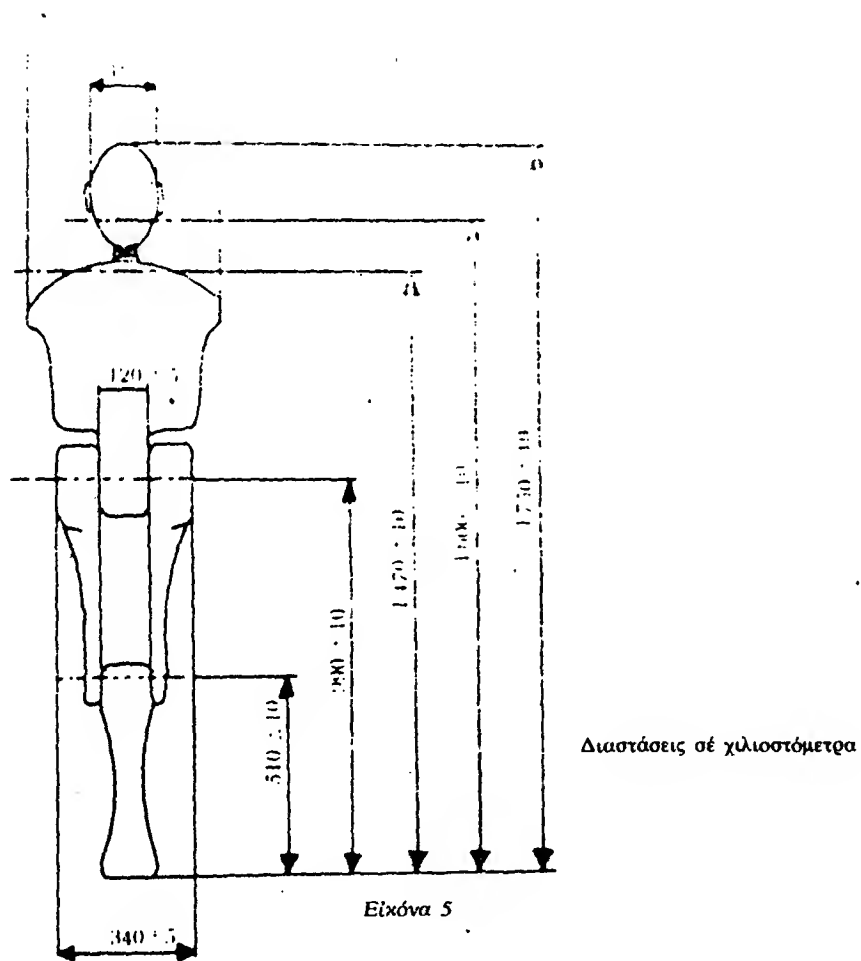
Εικόνα 2



Εικόνα 3



Εικόνα 4



Καθήμενο ανδρείκελο στη θέση που υποδεικνύεται στην εικόνα 1 του παραρτήματος VII.

G = Κέντρο βάρους

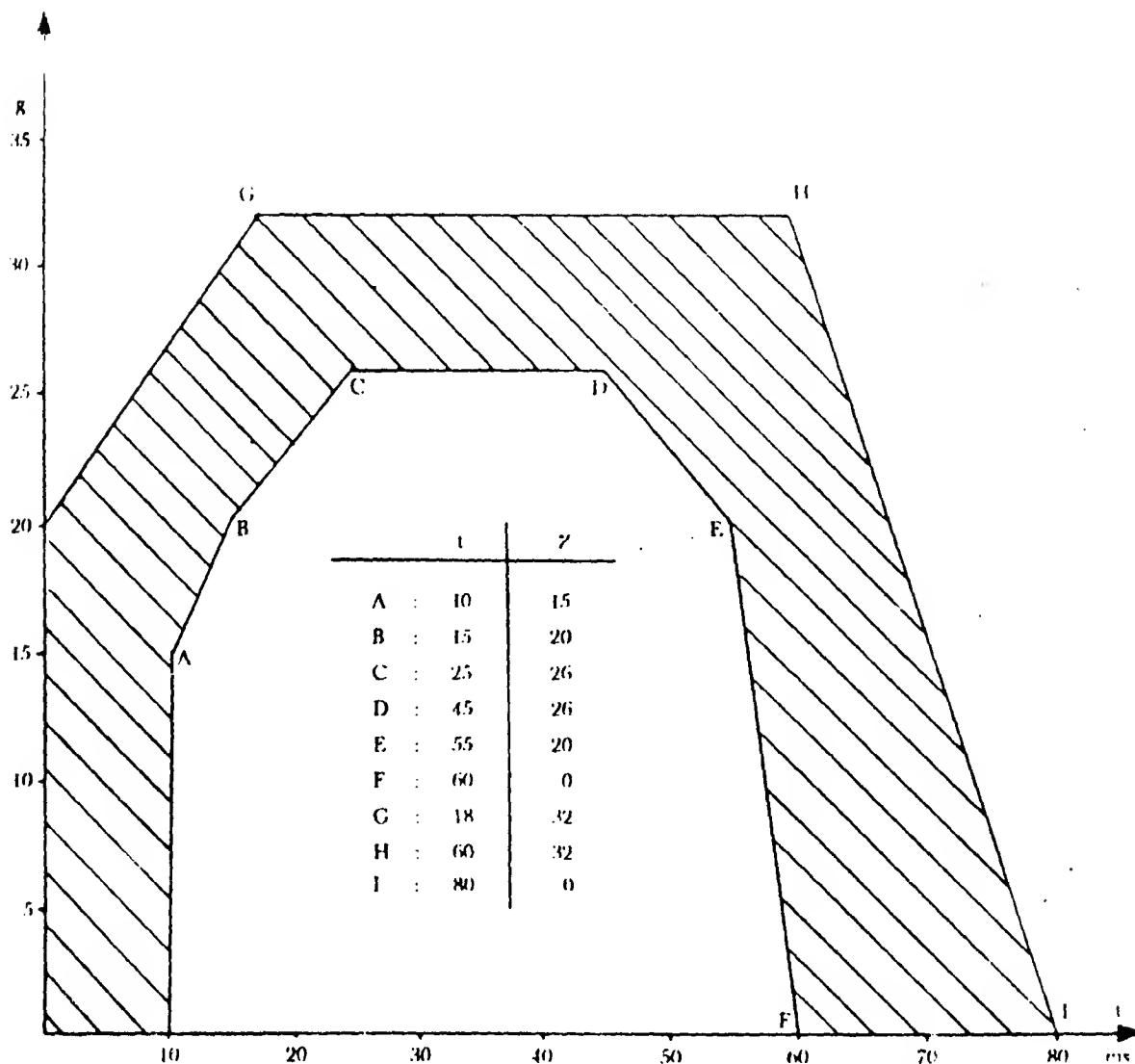
T = Σημείο αναφοράς του κορμού (κείμενο στην εμπρόσθια όψη επί της κεντρικής γραμμής του ανδρείκελου).

P = Σημείο αναφοράς της λεκάνης (κείμενο στην οπίσθια όψη επί της κεντρικής γραμμής του ανδρείκελου).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΜΠΥΛΗΣ ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΜΑΞΗΣ ΣΥΝΑΡΤΗΣΕΙ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

(Καμπύλη για την εξακρίβωση των μηχανισμών στάσεως)



Η καμπύλη επιβραδύνσεως της άμαξης, που είναι ερμαιομένη διά άδρανών μαζών ούτως ώστε να επιτυγχάνεται μία όλική μάζα 455 ± 20 kg, αν πρόκειται για δοκιμές των ζωνών άσφαλείας, και 910 ± 40 kg, αν πρόκειται για δοκιμές των συστημάτων συγκρατήσεως, όταν η όνομαστική μάζα της άμαξης και της δομής του οχήματος είναι 800 kg, πρέπει να εγγράφεται στο άνωτέρω γραμμοσκιασμένο τμήμα. Αν είναι απαραίτητο, η όνομαστική μάζα της άμαξης και της δομής του προσδεμένου οχήματος δύναται να αύξηθεί ανά 200 kg διά προσθέσεως μιᾶς συμπληρωματικής άδρανους μάζας 28 kg. Σε καμιά περίπτωση η όλική μάζα της άμαξης και της δομής του οχήματος και οι άδρανεις μάζες δέν πρέπει να διαφέρουν της όνομαστικής τιμής που χρησιμοποιείται για τις δοκιμές ρυθμίσεως των διαστάσεων περισσότερο των ± 40 kg. Η απόσταση στάσεως κατά τη διάρκεια της ρυθμίσεως της άμαξης είναι 400 ± 20 mm.

Στις δύο άνωτέρω περιπτώσεις τό όλικό μετρήσεως έχει μία απόκλιση κατά προσέγγιση γραμμική μέχρι τά 60 Hz με διακοπή στά 100 Hz. Οι μηχανικοί συντονισμοί που όφειλονται στην τοποθέτηση του συλλέκτη δέν πρέπει να επιφέρουν πρόσθετες παραμορφώσεις. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση του μήκους του καλωδίου και της θερμοκρασίας επί της απόκρίσεως κατά τη συχνότητα⁽¹⁾.

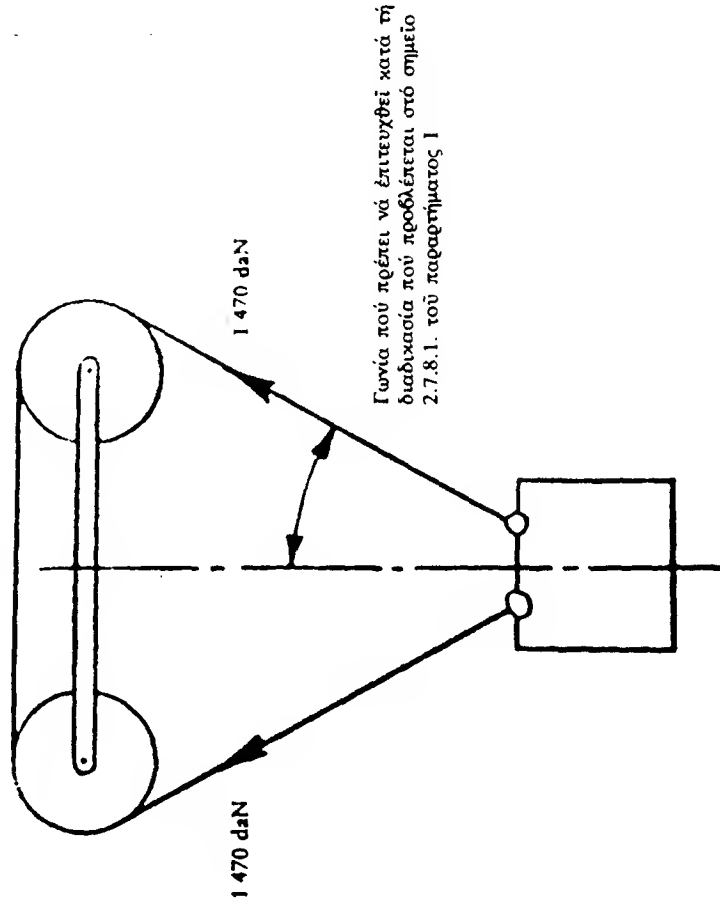
(1) Οι προδιαγραφές αυτές ανταποκρίνονται στη συστηση SAE J 211 α. Θά αντικατασταθούν μετγενέστερα διά της άναφοράς σί Ένν πρότυπο ISO που έπι του παρόντος έτοιμάζεται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ

ΔΟΚΙΜΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΡΤΗΣ

(προβλεπόμενη στο σημείο 2.7.6.5. του παραρτήματος Ι)

A W



W = Εφαρμοζόμενη φόρτιση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΟΔΗΓΙΕΣ

Κάθε ζώνη ασφαλείας πρέπει να συνοδεύεται από οδηγίες που άφορούν τα κατωτέρω σημεία, συντεταγμένες στην ή στις γλώσσες του Κράτους μέλους στο οποίο πρόκειται να τεθεί προς πώληση:

1. Οδηγίες περί της εγκαταστάσεως (περιττές, αν ο κατασκευαστής παραδίδει το δχημα έφοδιασμένο με ζώνες ασφαλείας) που προσδιορίζουν τους τύπους δχηματος στους οποίους αρμόζει το σύνολο και την δρθή μέθοδο στερεώσεως του συνόλου επί του δχηματος και περιέχουν μία προειδοποίηση για να αποφευχθεί ή φθορά των μάντων:
2. Οδηγίες περί της χρήσεως (δύνανται να αναγράφονται στο έχειωίδιο οδηγών του δχηματος αν ο κατασκευαστής παραδίδει το δχημα έφοδιασμένο με ζώνες ασφαλείας) που παρέχουν τις οδηγίες που δύνανται να εξασφαλίσουν ότι ο χρησιμοποιούν θα άποκομίσει τό μέγιστο όφελος από τη ζώνη ασφαλείας. Στις οδηγίες αυτές προσήκει να έπισημούνται:

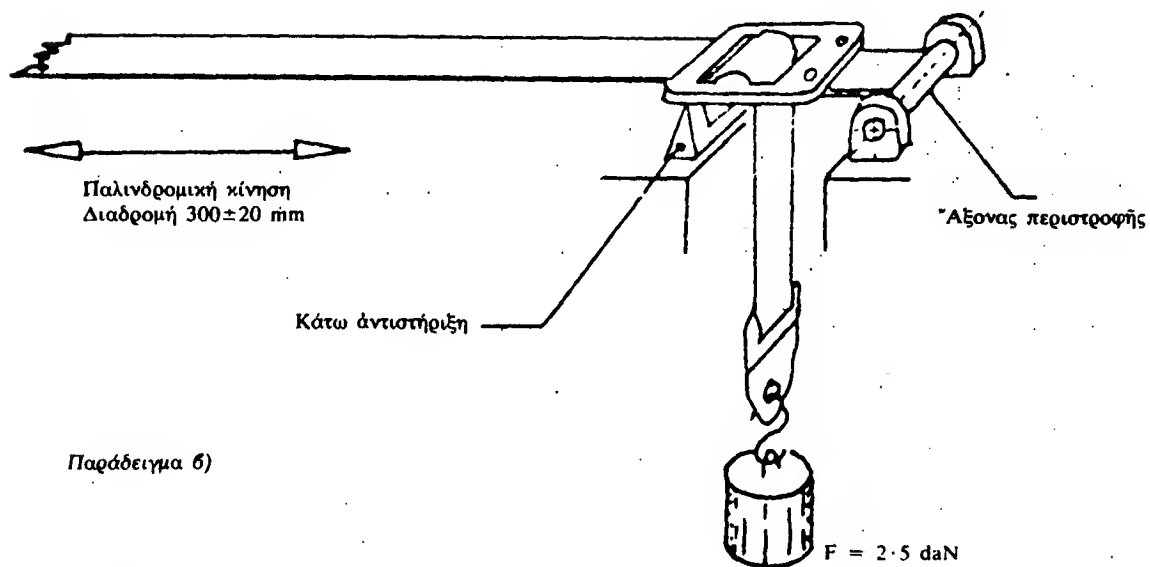
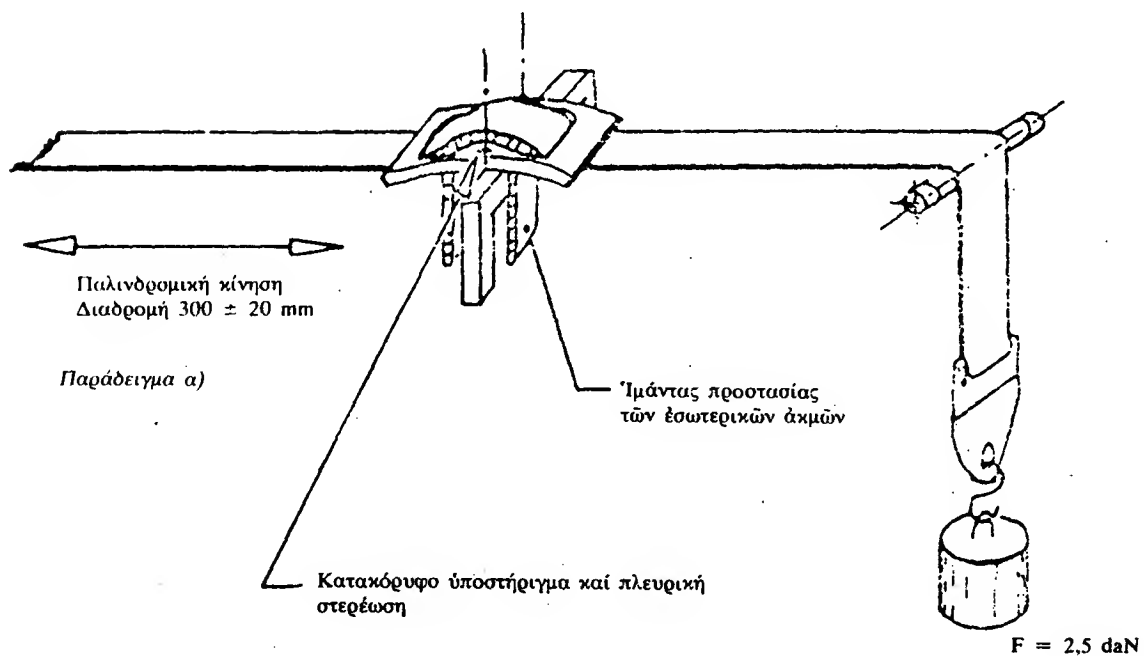
 - α) ή σημασία της χρησιμοποίησεως της ζώνης ασφαλείας όποιαδύποτε και άν έιναι ή διαδρομή·
 - β) ο δρθός τρόπος χρησιμοποίησεως της ζώνης, και ιδίως:
 - ή προβλεπόμενη θέση για την πόρτη,
 - ή ανάγκη της χρησιμοποίησεως της ζώνης σφικτής,
 - ή δρθή θέση των μάντων και ή ανάγκη να άποφεύγεται ή συστολή τους,
 - τό γεγονός ότι κάθε ζώνη ασφαλείας πρέπει να χρησιμοποιείται από ένα μόνο άτομο και ότι δέν πρέπει ένα παιδί καθήμενο επί των γονάτων ενός επιδύτου να περιβάλλεται διά ζώνης·
 - γ) ο τρόπος άνοίγματος και κλειώματος της πόρτης·
 - δ) ο τρόπος ρυθμίσεως της ζώνης·
 - ε) ο τρόπος χρήσεως των συσπειρωτήρων που κατά περίπτωση έχουν ένωματωθεί στο σύνολο και ή μέθοδος που έπιτρέπει να έλεγχθεί ότι έχουν άσφαλισθεί·
 - στ) οί μέθοδοι που συνιστώνται για τόν καθαρισμό της ζώνης και την έπανασύνδεσή της μετά τόν καθαρισμό σε περίπτωση ανάγκης·
 - ζ) ή ανάγκη άντικαταστάσεως της ζώνης ασφαλείας όταν χρησιμοποιήθηκε σε ένα σοβαρό άτύχημα ή όταν φέρει ίχνη σημαντικού ξεφτίγματος ή τομής·
 - η) τό γεγονός ότι ή ζώνη δέν πρέπει άπολύτως να μεταμορφωθεί ή να μεταπισείται καθ' όσον τέτοιες αλλαγές δύνανται να την καταστήσουν μή άποτελεσματική. Ίδίως, εάν ή κατασκευή έπιτερείται στά τμήματα που τη συνθέτουν να άποχωρίζονται μεταξύ τους, πρέπει να δίδονται οδηγίες που να εξασφαλίζουν την δρθή έπανασύνδεσή τους·
 - θ) τό γεγονός ότι ή ζώνη έχει σχεδιασθεί για να χρησιμοποιείται από τούς επιδύτες που έχουν τό άνάστημα ενός ένήλικος·
 - ι) τόν τρόπο έπαναυλιέσεως της ζώνης όταν δέν χρησιμοποιείται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XII

ΔΟΚΙΜΕΣ ΦΘΩΡΑΣ ΔΙΑ ΤΡΙΒΗΣ ΚΑΙ ΜΙΚΡΟΛΙΣΘΗΣΕΩΣ

Εικόνα 1

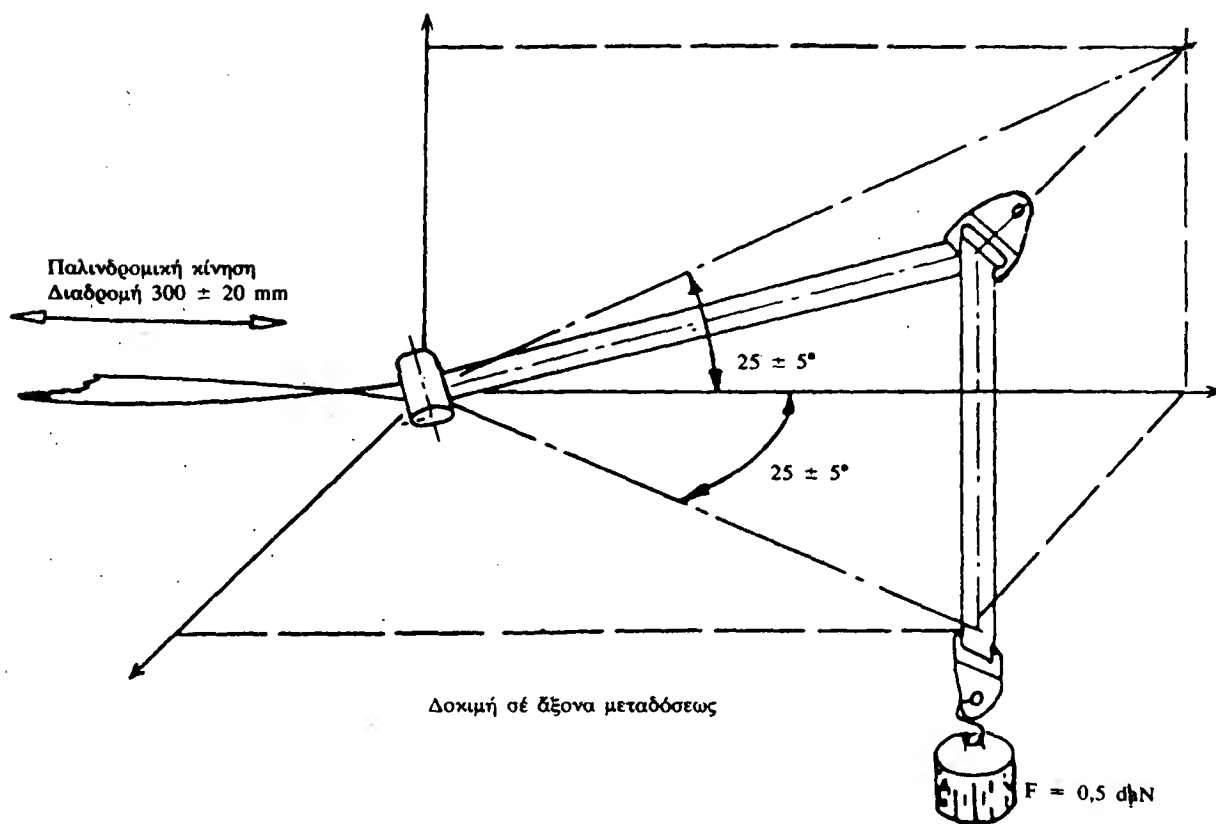
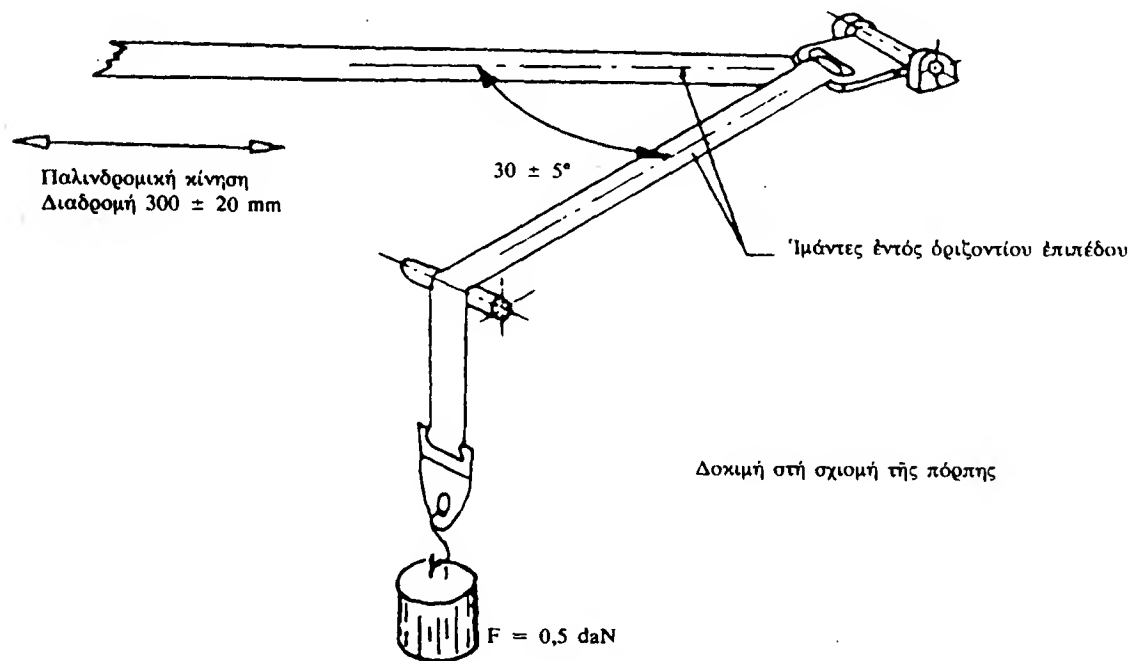
Δοκιμή τύπου 1



Παραδείγματα συναρμολογήσεως δοκιμής ανάλογως του τύπου του μηχανισμού ρυθμίσεως

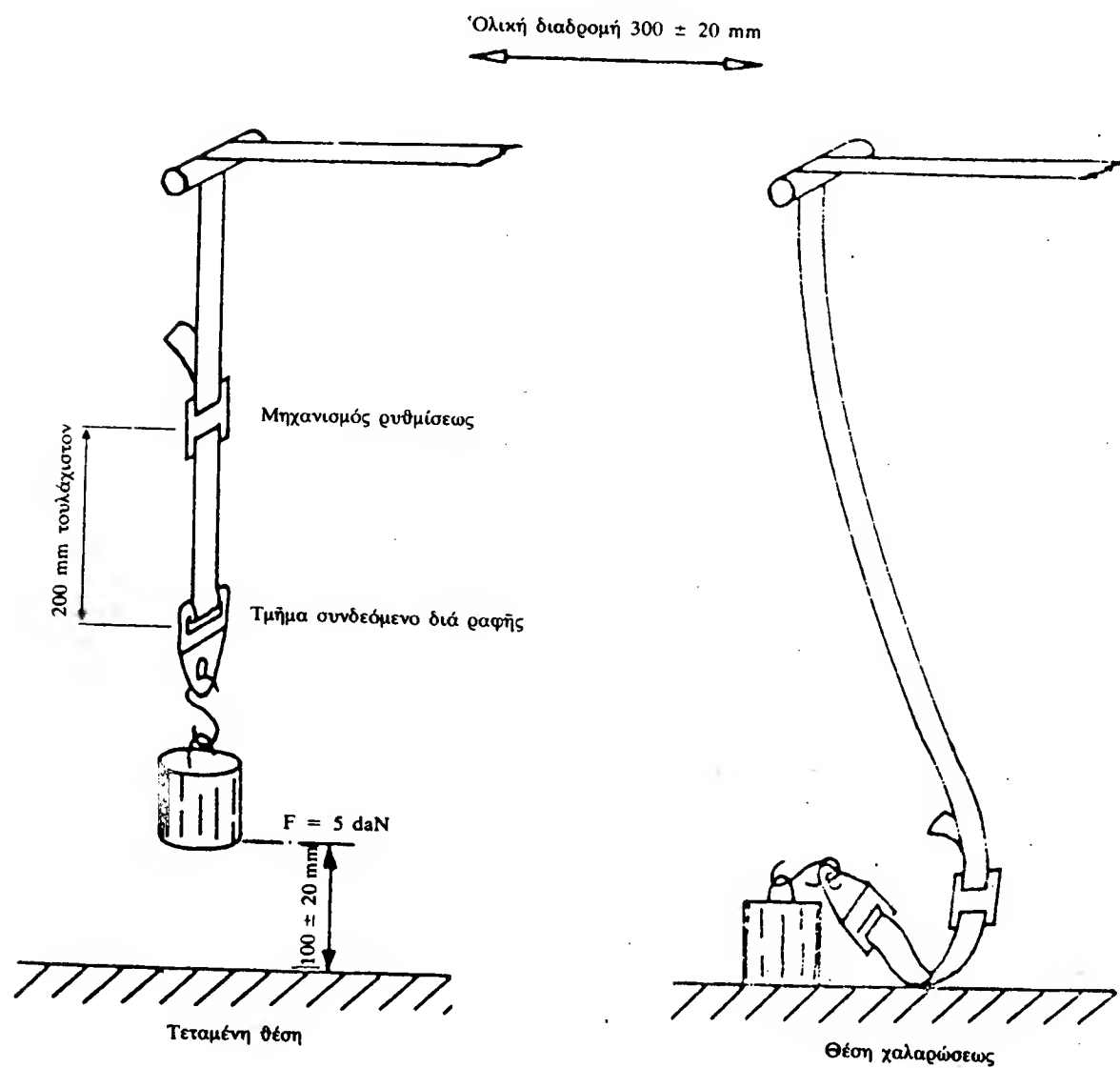
Εικόνα 2

Δοκιμή τύπου 2



Εικόνα 3

Δοκιμή τύπου 3 και δοκιμή μικροολισθήσεως



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙΙ

ΔΟΚΙΜΗ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

1. ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΔΟΚΙΜΗΣ

- 1.1. Τό σύνολο συσκευών αποτελείται από ένα θάλαμο ψεκασμού, μία δεξαμενή για τό διάλυμα άλατος, μία τροφοδοσία πεπιεσμένου άερος κατάλληλα προετοιμασμένου, ένα ή περισσότερα άκροφύσια ψεκασμού, τά ύποστηρίγματα δειγμάτων, ένα μηχανισμό θερμάνσεως του θαλάμου καί τά απαραίτητα μέσα έλέγχου. Οί διαστάσεις καί οί λεπτομέρειες κατασκευής του συνόλου συσκευών παραμένουν στην έκλογή του κατασκευαστή, άρκεί νά πληρούνται οί συνθήκες δοκιμής.
- 1.2. Προέχει νά εξασφαλισθεί ότι οί συγκεντρούμενες σταγόνες διαλύματος επί της όροφής ή επί του καλύμματος του θαλάμου δέν πίπτουν επί των δοκιμαζομένων δειγμάτων, καί
- 1.3. ότι οί σταγόνες διαλύματος πού πίπτουν από τά δοκιμαζόμενα δείγματα δέν επιστρέφουν στη δεξαμενή καί δέν χρησιμοποιούνται εκ νέου στον ψεκασμό.
- 1.4. Τό σύνολο συσκευών δέν πρέπει νά αποτελείται από ύλικά τά όποια έχουν μία επίδραση επί της διαβρωτικής ικανότητας της όμίχλης.

2. ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΑΖΟΜΕΝΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΘΑΛΑΜΟ ΨΕΚΑΣΜΟΥ

- 2.1. Τά δείγματα, έξαιρουμένων των συσπειρωτήρων, πρέπει νά ύποστηρίζονται ή νά κρεμώνται μέ κλίση πού έχει τιμή μεταξύ 15 καί 30° σέ σχέση μέ την κατακόρυφο καί κατά προτίμηση παράλληλα προς την κύρια διεύθυνση της όριζοντίου ροής όμίχλης έντός του θαλάμου, προσδιοριζόμενης σέ σχέση προς την κυρίως επιφάνεια πού ύπόκειται στη δοκιμή.
- 2.2. Οί συσπειρωτήρες πρέπει νά ύποστηρίζονται ή νά κρεμώνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε οί άξονες των προσριζόμενων για την επανατύλιξη των ιμάντων τυμπάνων νά είναι κάθετοι προς την κύρια διεύθυνση της όριζοντίου ροής της όμίχλης έντός του θαλάμου. Τό άνοιγμα τό προσριζόμενο για τή δίοδο του ιμάντος έντός του συσπειρωτήρος πρέπει επίσης νά εύρίσκεται έναντι αυτής της κυρίας διευσύνσεως.
- 2.3. Κάθε δείγμα πρέπει νά τοποθετείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε ή όμίχλη νά δύναται νά έναποτίθεται ελεύθερα έφ' όλων των δειγμάτων.
- 2.4. Κάθε δείγμα πρέπει νά τοποθετείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε νά έμποδίζει τή στάλαξη του διαλύματος άλατος από τό ένα δείγμα στο άλλο.

3. ΔΙΑΛΥΜΑ ΧΛΩΡΙΟΥΧΟΥ ΝΑΤΡΙΟΥ

- 3.1. Τό διάλυμα χλωριούχου νατρίου πρέπει νά παρασκευασθεί διαλύοντας 5 ± 1 μέρη μάζας χλωριούχου νατρίου σέ 95 μέρη άπεσταγμένου ύδατος. Τό άλας αυτό πρέπει νά είναι από χλωριούχο νάτριο σχεδόν τελείως άπηλλαγμένο νικελίου καί χαλκού καί μή περιέχον στην ξηρά κατάσταση πλέον του 0,1% ιωδιούχου νατρίου καί πλέον του 0,3% προσμίξεων έν συνόλω.
- 3.2. Τό διάλυμα πρέπει νά είναι τέτοιο ώστε όταν ψεκάζεται στους 35° C, τό συλλεγόμενο διάλυμα νά έχει ένα pH περιλαμβανόμενο μεταξύ 6,5 καί 7,2.

4. ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΣΕ ΑΕΡΑ

Ο πεπιεσμένος άερας πού τροφοδοτεί τό (τά) άκροφύσιο (α) πού επιτρέπει (ουν) τόν ψεκασμό του διαλύματος άλατος πρέπει νά είναι άπηλλαγμένος έλαίου καί προσμίξεων καί νά διατηρείται ύπό μία πίεση μεταξύ 70 kN/m² καί 170 kN/m².

5. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΜΟΥ ΨΕΚΑΣΜΟΥ

- 5.1. Η θερμοκρασία της ζώνης έκθέσεως του θαλάμου ψεκασμού πρέπει νά διατηρείται στους 35 ± 5° C. Τουλάχιστον δυό καθαροί συλλέκτες όμίχλης πρέπει νά είναι τοποθετημένοι έντός της περιοχής έκθέσεως για νά άποφευχθεί μία συσώρευση σταγόνων διαλύματος πού προσέρχονται από τά δείγματα δοκιμής ή από όποιαδήποτε άλλη πηγή. Οί συλλέκτες πρέπει νά τοποθετηθούν πλησίον των δοκιμαζομένων δειγμάτων, ό ένας όσο τό δυνατό πλησιέστερα των άκροφυσίων καί ό άλλος όσο τό δυνατό μακρύτερα των άκροφυσίων. Η όμίχλη πρέπει νά είναι τέτοια ώστε για κάθε τμήμα 80 cm² της περιοχής όριζοντίου συλλογής ό μέσος όγκος συλλεγόμενου διαλύματος σέ κάθε συλλέκτη κατά τή διάρκεια μιάς ώρας νά περιλαμβάνεται μεταξύ των τιμών 1,0 καί 2,0 ml, όταν οί μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν επί μία περίοδο τουλάχιστον δεκαέξι ώρων.
- 5.2. Τό άκροφύσιο (ή τά άκροφύσια) πρέπει νά διευθύνεται (ονται) ή νά μετατοπίζεται (ονται) κατά τέτοιο τρόπο ώστε ή ψεκάζουσα δέσμη νά μή πλήττει εύθέως τά δοκιμαζόμενα δείγματα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIV

ΣΕΙΡΑ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕΝΑ ΔΕΙΓΜΑ

Διεύθυνση Παραρτήρας Σημείο	Δοκιμή	Δείγματα											
		Ζώνη άριθ.						Δείγμα Ιμάντος άριθ.					
		1	2	3	4	5	6	1 2	3 4	5 6	7 8	9 10	
2.2, 2.3.2, 2.4.1.1, 2.4.2.1, 2.5.1.1	Έπιθεώρηση του συνόλου	X											
2.4.2.2, 2.4.1.2, 2.7.2	Έπιθεώρηση της πόρπης Δοκιμές διαβρώσεως έφ' όλων των άκάμπτων τιμημάτων	X	X	X	X	X	X						
2.4.3.2, 2.7.5.1	Άντοχή της διατάξεως ρυθμίσεως			X									
2.4.3.1, 2.4.3.3, 2.7.5.6	Εύκολία ρυθμίσεως			X									
2.4.4, 2.7.5.2	Άντοχή των έξαρτημάτων στερεώσεως			X									
2.4.2.3	Άντοχή στη χρήση της πόρπης	X	X										
2.4.2.4, 2.7.5.3	Λειτουργία της πόρπης έν ψυχρώ	X	X										
2.4.2.6, 2.7.5.1, 2.7.5.5	Άντοχή της πόρπης			X									
2.4.1.4, 2.7.5.4	Κρούση έν ψυχρώ των άκάμπτων τιμημάτων	X	X										
2.4.5, 2.7.6.1, 2.7.2, 2.7.6.3, 2.7.6.2, 2.7.6.4, 2.5.1.2, 2.7.5	Λειτουργία του συσπειρωτήρα						X						
2.5.2, 2.7.3.1, 2.7.4	Έλεγχος του πλάτους του Ιμάντος						X						
2.5.3, 2.7.4	Άντοχή του Ιμάντος, μετά από προσαρμογή στη θερμοκρα- σία και ύγρασία του περιβάλλοντος							X					
2.7.3.2	Άντοχή του Ιμάντος μετά από ειδική προσαρμογή στίς συνθήκες:								X	X			
2.7.3.3	— φωτός										X	X	
2.7.3.4	— ψύχους												
2.7.3.5	— θερμότητας										X	X	
2.6.2, 2.7.3.6	— βδάτος												X X
2.4.3, 2.7.3.7	Φθορά διά τριβής				X	X							
2.4.2.7, 2.6.1	Μικροολίσθηση				X	X							
2.4.2.6, 2.7.2, 2.7.6.3, 2.7.7	Δυναμική δοκιμή του συνόλου	X	X										
2.4.2.5, 2.4.2.7, 2.7.8	Δοκιμή ανοίγματος της πόρπης	X	X										

Σημείωση: Ένα δείγμα ζώνης απαιτείται έξάλλου χάριν άναφοράς.

Άρθρο 7

Η ισχύς αυτού του διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέ-
λεση αυτού του διατάγματος.

Αθήνα

14 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΩΡΓ. ΑΡΣΕΝΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ